Die rechtliche Natur der Reederei unter Berücksichtigung der besonderen Bestimmungen der mecklenburgischen Ausführungsverordnung zum Handelsgesetzbuche.

INAUGURAL-DISSERTATION

verfasst und der

Hohen rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät

der

K. B. Julius-Maximilians-Universität Würzburg

zur

Erlangung der rechtswissenschaftlichen Doktorwürde

vorgelegt von

Paul Kohring

Referendar

aus

Waren i. Mecklenburg.

ACAD. LUGD. BAT. BIBL.

Würzburg.

Becker's Universitäts-Buchdruckerei.

1909.

Referent: Professor Dr. **E. Mayer.**

Meinen Eltern.

Literatur-Verzeichnis.

von Amira, Nordgermanisches Obligationenrecht Bd. II 1895
Binder, Rechtsstellung des Erben III. Teil 1905.
Beseler, Deutsches Privatrecht II. Aufl. 1866.
Behrend, Lehrbuch des Handelsrechtes I. Bd. 1886.
Boyens-Lewis, das deutsche Seerecht Kommentar Bd. I. 1897.
v. Buchka, Mecklenburgisches Landesprivatrecht, Ergänzungsband zu Dernburg Bürgerl. Recht.
v. Buchka und *Budde*, Sammlung von Entscheidungen in Rostocker Rechtsfällen 1853.
Cosack, Lehrbuch des Handelsrechtes IV. Aufl.
Cosack, Lehrbuch des Bürgerlichen Rechtes IV. Aufl.
Cropp & Heise, Juristische Abhandlungen Bd. I 1827, Bd. II 1830.
Dahn, Handelsrechtliche Vorträge 1875.
Dernburg, Pandekten Bd. I u. II 7. Aufl.
Dernburg, Lehrbuch des Preussischen Privatrechtes Bd. II 3. Aufl.
Dernburg, Bürgerliches Recht Bd. I. u. II 2. Abt. 1901.
Denkschrift zum Entwurf eines B. G. B. Reichstagsvorlage 1896.
Entscheidungen des Reichsgerichts Bd. I, IX, X, XI, XLII.
Entscheidungen des Reichs-Oberhandelsgerichtes Bd. IV, VII u. VIII.
Ehrenberg, Beschränkte Haftung des Schuldners 1880.
Endemann, Lehrbuch des Bürgerlichen Rechtes VIII. Aufl. I. Bd.

Endemann, Deutsches Handels-, See- und Wechselrecht IV. Buch 1884.

Engelmann, Das deutsche Handels-, Wechsel- u. Seerecht 1899.

Friedberg, Handelsgesetzgebung des deutschen Reiches 7. Aufl.

Festgabe der Leipziger Juristenfakultät für Windscheid 1888.

Fischer-Henle, Bürgerliches Gesetzbuch Kommentar 6. Aufl.

Gareis, Das Deutsche Handelsrecht, Lehrbuch.

Gareis-Fuchsberger, Das allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch 1891.

Gaupp, Civilprozessordnung IV. Aufl. von Stein Bd. I und II.

von Gerber, System des deutschen Privatrechtes 15. Aufl.

Goldschmidt, Handbuch des Handelsrechtes III. Aufl. Bd. I.

Gierke, Genossenschaftstheorie und deutsche Rechtsprechung 1887.

Gierke, Genossenschaftsrecht Bd. I, II und III 1868.

Gierke, Deutsches Privatrecht in Bindings Handbuch der deutschen Rechtswissenschaft Bd. I und II.

Gierke, Vereine ohne Rechtsfähigkeit.

Gierke, in Holtzendorffs Encyclopädie VI. Aufl. Bd. I Seite 1009 ff.

Hellwig, Anspruch und Klagerecht.

Heusler, Institutionen des deutschen Privatrechtes Bd. I u. II 1885—1886.

Jacobi, Rostocker Dissertation, die Haftung der Mitglieder aus dem Reedereiverhältnis.

Jaeger, Kommentar zum Konkursrecht II. Aufl.

v. Kaltenborn, Grundzüge des praktischen europäischen Seerechts Bd. I 1858.

Knocke in Fischers Abhandlungen zum Privatrecht und Civilprozess Bd. VII Heft 3.

Langfeld, Mecklenburgische Ausführungsverordnungen zum B. G. B. 1899.

Lehmann, Die geschichtliche Entwicklung des Aktienrechts 1895.

Lehmann, Das Recht der Aktiengesellschaften Bd. I 1898.

Lehmann, Lehrbuch des Handelsrechtes 1906.

Lehmann-Ring, Kommentar zum Handelsgesetzbuche Bd. I 1902.

Lewis, Das deutsche Seerecht, Kommentar Bd. I 1. u. 2. Aufl.

Matz, Dissertation, Die rechtliche Natur der Reederei, Erlangen 1900.

Mecklenb. Zeitschr. für Rechtspflege und Rechtswissenschaft 13. Bd.

Mittelstein, Deutsches Schiffspfandrecht und Gläubigerrecht 1889.

Oldenburg, Dissertation, Die Reederei, Leipzig 1904.

Örtmann, Kommentar zum B. G. B. Bd. II 2. Aufl. 1906.

Pappenheim, Handbuch des Seerechts in Bindings Handbuch Bd. II.

Peters, Die Entwicklung der deutschen Reederei.

Planck, Kommentar zum B. G. B. Bd. II. 2. Aufl. 1898.

Pöhls, Das deutsche Seerecht Bd. III 1830.

Protokolle der Kommission für die zweite Lesung des Entwurfs des B. G. B. Bd. II.

Protokolle der Kommission zur Beratung eines allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches von Lutz Bd. IV, VI und VIII.

Rehme, Die geschichtliche Entwicklung der Haftung des Reeders 1891.

Renaud, Das Recht der Aktiengesellschaften 1875.

Renaud, Recht der Kommanditgesellschaft.

Ribbeck, Die Übereinstimmungen und Unterschiede zwischen offener Handelsgesellschaft und Mit-Reederei, Breslau 1896.

Sächsisches Archiv für bürgerliches Recht und Prozess Bd. X 1900.

Seuffert, Kommentar zur Civilprozessordnung 7. Aufl. Bd. I und II.

Schaps, das deutsche Seerecht, Kommentar zum 4. Buche des H. G. B. 1906.

Sieveking, das deutsche Seerecht 1907.

Sohm, der Gegenstand 1905.

Stenogr. Berichte über die Verhandlungen des Reichstages 9. Legislaturperiode 4. Session 1895—1897, 5. Session 97/98.

Stobbe, Deutsches Privatrecht Bd. I, II, III, IV, 3. Aufl.

Sydow-Busch, Kommentar zur C. P. O.

Thöl, Handelsrecht I. Bd. 6. Aufl.

Wach, Civilprozessrecht in Bindings Handbuch der deutschen Rechtswissenschaft 1865.

Wagner, Beiträge zum Seerecht.

Wagner, Handbuch des Seerechts in Bindings Handbuch III. 3. 1884.

Walter, Dissertation, der Korrespondentreeder. Leipzig 1903.

Zeitschrift für Rechtsgeschichte 4. Bd.

Zeitschrift für deutschen Civilprozess Bd. 22 und 26.

Zeitschrift für das gesamte deutsche Handelsrecht von Goldschmidt Bde. I, IV, VI, VII, XIII, XXIII, XXX, XXXI bis XXXVI, XXXVIII, XLIII, XLIX, LI, LIX.

Disposition.

Einleitung.

§ 1. Überblick über die heutige Bedeutung und die geschichtliche Entwicklung der Reederei.

I. Abschnitt.

Allgemeine Übersicht über

§ 2. Die Bestimmungen der Reederei nach dem Handelsgesetzbuche und der Mecklenb.-Schw. Ausführungsverordnung hierzu.

§ 3. Die Theorien über die rechtliche Natur der Reederei.

II. Abschnitt.

Die Theorien über die rechtliche Natur der Reederei und ihre Kritik.

§ 4. Die Reederei als juristische Person.

§ 5. Die Reederei als relativ-juristische Person.

§ 6. Die Reederei als nichtrechtsfähiger Verein.

§ 7. Die Reederei als blosse Gemeinschaft.

§ 8. Die Reederei als Gesellschaft sui juris.

§ 9. Die Reederei als römisch-rechtliche Societas.

III. Abschnitt.

Die Reederei als Gesamthand.

§ 10. Begriff der Gesamthand.

§ 11. Die Reederei ist eine Gesamthand.

§ 12. Welche Art der Gesamthand kommt für die Reederei in Betracht?

§ 13. Die Normen der B. G. B.-Gesellschaft finden auf die Reederei subsidiäre Anwendung.

a) Innenverhältnisse.
   1. Beitragspflicht.
   2. Erhöhung der Beiträge.
   3. Haftung unter einander.
   4. Anteil an Gewinn und Verlust.
   5. Unveräusserlichkeit der Ansprüche aus dem Gesellschaftsverhältnis.
   6. Geschäftsführung.

b) Aussenverhältnisse.
   1. Vertretung.
   2. Vermögen.
   3. Schulden.
   4. Haftung.
   5. Verfügung über die Anteile.
   6. Kompensation.
   7. Zugehörigkeit von Forderungen zum Gesellschaftsvermögen.

c) Auflösung, Liquidation, Wechsel der Mitglieder.

d) Stellung der Reederei im Civilprozess.

e) Stellung der Reederei im Konkurse.

Einleitung.

§ 1.

Überblick über die heutige Bedeutung und die geschichtliche Entwicklung der Reederei.

Die grosse Bedeutung, welche die Reederei einst im Leben der Völker spielte, hat sie im modernen Verkehr nicht zu behaupten vermocht. Die Ursachen für diese Erscheinung sind verschieden. Es mag sein, dass das starre Festhalten an altüberlieferten Formen, wie es *Bunsen* der Reederei zum Vorwurf macht[1]), dem fortgeschrittenen Verkehr der Gegenwart nicht mehr genügt hat: der Hauptgrund ist zweifellos in der Tatsache zu suchen, dass heute die Dampfschiffahrt mehr und mehr an die Stelle der Segelschiffahrt getreten ist. Infolgedessen sind auch die Kapitalien, die der moderne Seeverkehr erfordert, gegen früher erheblich gestiegen, sodass die persönliche Haftung, die im Wesen der Reederei wurzelt, bei dem gesteigerten Risiko mit Recht bedenklich erscheinen musste. Unsere grossen Schiffahrtsunternehmungen, wie der Norddeutsche Loyd und die Hamburg-Amerika-Linie, sind daher keine Reedereien mehr. An die Stelle der Reederei ist die Aktiengesellschaft getreten, die sich historisch aus ihr entwickelt hat[2]). Nur

---

[1]) In der Zeitschrift für Civilprozess Bd. 26 S. 246.

[2]) *Lehmann*, Handelsrecht S. 370.
" Geschichtl. Entwickl. d. Aktienrechts S. 5 u. 28.
" Recht der Aktiengesellsch. I S. 29.

im Mittel- und Kleinbetrieb des Küstenhandels spielt heute die Reederei noch eine Rolle.

Geschichtlich geht die Reederei bis ins Altertum zurück [1]). Dass seetreibende Völker, wie die Griechen, Phönicier und Karthager ähnliche Einrichtungen des Seehandels gekannt haben, ist uns zwar nicht überliefert, wir dürfen es aber vermuten. Den Römern waren derartige Institute jedenfalls nicht unbekannt. Dies geht aus den in den Quellen mehrfach wiederkehrenden Worten „plures exercitores" — mehrere Ausrüster eines Schiffes — hervor. Wir dürfen daraus schliessen, dass es damals schon Gemeinschaftsverhältnisse an Schiffen gab, die unserer heutigen Reederei ähnlich waren.

Nach dem Untergange des römischen Reiches entstanden im Seeverkehr der italienischen Städte zwei Gesellschaftsformen des Seehandels, deren uns wohl überlieferte Normen [2]) schon in bestimmterer Form an unsere heutige Reederei erinnern: die colonna und die commenda. Die colonna erscheint als gemeinsames Seehandelsunternehmen von Reedern und Seeleuten [3]), zu denen später noch die Kapitalisten hinzutraten. Die Reeder inferierten das Schiff, die Seeleute ihre Dienste, die Kapitalisten das Kapital für die Ladung. Die colonna wurde meist nur für eine Reise eingegangen, sie war ein Vertragsverhältnis. Die Teilnehmer nahmen am Gewinn und Verlust nach gewohnheitsrechtlich genau fixierten Anteilen teil [4]). Für die Schulden der colonna haftete das colonna-Vermögen, die Privatgläubiger des Einzelnen konnten sich nicht an dessen Anteil halten, solange die Gesellschaft bestand.

---

1) *Rehme*, Geschichtl. Entw. d. Haftung d. Reeders S. 6 ff. *Lehmann*, Handelsrecht S. 357.

2) Besonders in der Tabula von Amalfi.

3) *Lehmann*, Recht d. Aktiengesellsch. I S. 30 ff.

4) *Goldschmidt*, i. Zeitschr. f. d. ganze H. Bd. 35 S. 85.

Jüngeren Datums als die colonna und vielleicht eine Fortbildung dieser scheint die commenda zu sein, bei welcher die Seeleute bereits aus dem Vertragsverhältnis mit Reedern und Kapitalisten ausgeschieden waren [1]). Sie diente in erster Linie der Kapitalanlage, doch wurden ausser dem Kapital auch Waren, sogar ein Schiff, seitens des Gebenden, des Kommendators, dem Empfänger, dem Kommendatar, anvertraut — daher commenda —, damit dieser mit den empfangenen Gegenständen Handel treibe. Der Kommendatar erhielt später auch einen Anteil am Gewinn, er haftete Dritten gegenüber persönlich. Daneben bestand eine Haftung mit dem Vermögen der commenda.

In den nordischen Gewässern gab es, wie *Rehme* [2]) und *Pappenheim* [3]) nachgewiesen haben, schon seit dem X. Jahrhundert der colonna und commenda ähnliche Gebilde des Seehandels. Besonders verdient hier das altnordische félag erwähnt zu werden, in manchen seiner Normen bereits an unsere heutige Reederei erinnernd. Das félag erscheint als eine Art Gütergemeinschaft mehrerer, meist zweier, Personen. Den Beteiligten gehörte ein Schiff gemeinsam in der Weise, dass ihnen am Schiffe Eigentumsanteile in Gestalt von Schiffsquoten zustanden, die von ihnen veräussert werden konnten [4]). Gewinn und Verlust wurden nach der Grösse der Schiffsquoten berechnet. Zweck des félag war Erwerb durch die Seefahrt, doch konnte das félag auch nur zum gemeinschaftlichen Gebrauch des Schiffes eingegangen werden. Auch in Island scheint es frühzeitig dem félag ähnliche Intitute des Seehandels gegeben zu haben, wie die mannigfaltigen Bestimmungen, welche das altisländische Gesetzbuch „Gragas“ über Miteigentumsver-

---

[1]) *Rehme*, Haftung des Reeders S. 29 ff.

[2]) „ „ „ „ „ 63 „

[3]) *Pappenheim*, i. Goldschmidts Zeitschr. f. d. g. H. Bd. 36 S. 86 ff.

[4]) *v Amira*, Nordgermanisches Obligationenrecht Bd. II S. 819 ff.

hältnisse an Seeschiffen trifft, beweisen[1]). Im übrigen traten im späteren Mittelalter im germanischen Norden Miteigentumsverhältnisse an Seehandelsschiffen, da jedes Land, ja fast jede Stadt ihr eigenes Seerecht hatte, in den allerverschiedensten Formen auf, wie denn auch zur Zeit der Hansa die commenda der italienischen Rechte im Norden vorgekommen zu sein scheint[2]).

Infolge der grossen Rechtszersplitterung, die sich auch im Seerecht geltend machte, konnte es in den deutschen Küstengewässern naturgemäss nicht zur Verschmelzung aller Gebilde, in denen die Reederei im Mittelalter bis tief hinein in die Neuzeit auftrat, zu einem einheitlich geregelten Rechtsinstitut kommen. Zu bemerken ist jedoch, dass sich im Laufe des 16. Jahrhunderts nicht nur in Deutschland, sondern auch in den übrigen Ländern auf dem Wege des Gewohnheitsrechtes eine wichtige Umgestaltung im Wesen der Reederei vollzog[3]). Während es bisher Sitte war, dass die Reeder — oder doch wenigstens einer von ihnen — das Schiff auf allen seinen Fahrten begleiteten, kam dieser Brauch allmählich ausser Übung. Es wurde üblich, dass dem Schiffer, als Führer des Schiffes, an Stelle der bisher das Schiff auf allen seinen Fahrten begleitenden Reeder — oder eines von ihnen — im Auslande die ausschliessliche Befugnis eingeräumt wurde, die Reederei zu vertreten. Zugleich ward auf dem Lande ein Mitreeder dauernd mit der Führung der Geschäfte betraut. Die Reederei der Neuzeit tritt damit in Erscheinung.

In einer für ganz Deutschland einheitlichen Weise wurde die Reederei erst durch das allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch von 1861 geregelt. Seine Bestimmungen wurden dann mit geringfügigen Änderungen von dem neuen

---

[1]) Darüber *Rehme*, Haftung des Reeders S. 67 ff.

[2]) *Rehme*, Haftung des Reeders S. 65 ff.

[3]) Wagner, Handbuch des Seerechts, S. 7, 23 ff.

Handelsgesetzbuche vom 10. Mai 1897 übernommen; doch bleiben kraft besonderer Bestimmung des Artikels 19 E. G. zum Handelsgesetzbuche in einzelnen Beziehungen die bisherigen Bestimmungen der Landesgesetze über die Reederei in Geltung. Die von jeher ausserordentlich schwierige und bestrittene Frage nach der rechtlichen Natur der Reederei [1]) ist durch beide Gesetze in keiner Weise gelöst worden, vielmehr ist der Streit in der neueren Literatur hierüber heftiger denn je entbrannt [2]); sie unter Berücksichtigung der besonderen Bestimmungen der mecklenburgischen Ausführungsverordnung zum H. G. B. zu prüfen, soll der Gegenstand unserer Ausführungen sein.

I. Abschnitt.

Allgemeine Übersicht über

§ 2.

Die Bestimmungen der Reederei nach dem Handelsgesetzbuche und der Mecklenburg-Schwerinschen Ausführungs-Verordnung hierzu.

Bevor wir uns den einzelnen Theorien über die rechtliche Natur der Reederei zuwenden, ist es nötig, eine kurze Übersicht über die für die Bestimmung der rechtlichen Natur der Reederei hauptsächlich in Betracht kommenden Normen des Handelsgesetzbuches und der mecklenburgischen Ausführungsverordnung hierzu zu geben.

Zwei Fälle der Reederei kennt das Handelsgesetzbuch: die einfache Reederei des § 489 und die sogenannte Baureederei des § 509. Erstere liegt vor, wenn „von mehreren ein ihnen gemeinschaftlich zustehendes Schiff zum Erwerbe durch die Seefahrt für gemeinschaftliche Rechnung ver-

---

[1]) *Wagner*, S. 190.

[2]) *Schaps*, Kommentar Anmerkung zu § 489 H. G. B. Note 26 ff.

wendet wird." Das Gesetz setzt also in erster Linie Miteigentum Mehrerer am Seeschiffe voraus [1]), zu dem, wie aus den Worten „für gemeinschaftliche Rechnung" hervorgeht, noch ein Vertrag hinzukommen muss [2]). Liegen beide Voraussetzungen vor, so ist eine Reederei vorhanden, besonderer Formen für die Entstehung bedarf es nicht. Die Baureederei ist zunächst ein reines Vertragsverhältnis Mehrerer zwecks Erbauung eines Seeschiffes, um dieses nachher zur Seefahrt zu verwenden; auf die Baureederei finden, soweit es möglich ist, bereits die Vorschriften über die eigentliche Reederei Anwendung [3]). Eine weitere Art der Reederei kennt das Handelsgesetzbuch nicht [4]).

Das Miteigentum der Reeder am Schiffe tritt in Gestalt von Schiffsparten in Erscheinung. Die Schiffspart ist ein ziffermässiger Bruchteil am Schiffe [5]). Die Grösse und die Zahl der Schiffsparten sind verschieden, besonders gross ist die Zahl der Parten in Mecklenburg [6]). Jede Part ist wiederum teilbar, mehrere Parten können zu gleicher Zeit in einer Hand vereinigt sein. Die Part ist jederzeit frei veräusserlich und vererblich [7]). Nur die Veräusserung der Part an einen Ausländer bedarf der Zustimmung aller Reeder, wenn dadurch das Schiff das Recht, die Reichs-

---

[1]) Anders *Cosack*, Handelsrecht S. 593: nach ihm genügt auch ein anderes dingliches Recht am Schiffe, z. B. ehemännlicher Niessbrauch. Dagegen mit Recht *Schaps*, Kommentar S. 93 Anmerk. 3.

[2]) Anders *Dernburg*, Bürg. Recht S. 586.
„ „ Preuss. Privatrecht Bd. II S. 624.
Dernburg bestreitet ein Vertragsverhältnis, darüber unten S. 23 ff.

[3]) § 509 Satz 1 H. G. B.

[4]) *Cosack*, Handelsrecht S 593, will im Verhältnis zu Dritten mehrere „Ausrüster" als Reeder betrachtet wissen. Dagegen Protokolle 1641 und 3742 zum H. G. B.; ein Antrag dies zu statuieren wurde ausdrücklich abgelehnt.

[5]) *Lehmann*, Handelsrecht S. 360.

[6]) *Lewis*, Kommentar I. Aufl. S. 40.
Boyens-Lewis, Kommentar S 239.

[7]) § 503 H. G. B.

flagge zu führen, verlieren würde. Die Grösse der Part ist von Bedeutung für die Verteilung von Gewinn und Verlust[1], für die Leistung der Beiträge zu den Ausgaben der Reederei[2], endlich für den Umfang des Stimmrechts[3].

In der Part wurzelt die Mitgliedschaft. Wer eine Part besitzt, ist Mitreeder. Die Mitgliedschaft geht mit dem Erwerb der Part auf den neuen Erwerber über. In Folge der stark vermögensrechtlichen Seite der Reederei ist es ohne Einfluss, wenn ein Mitreeder stirbt oder in Konkurs gerät; die Reederei bleibt durchaus unberührt vom Wechsel der Reeder; eine Aufkündigung und Ausschliessung eines Mitreeders findet nicht statt[4].

Die Beschlussfassung erfolgt mit Stimmenmehrheit; diese ist vorhanden, wenn den Inhabern der Parten, die für den Beschluss stimmten, mehr als die Hälfte aller überhaupt vorhandenen Parten gehört[5]. Eine Besonderheit gilt nach mecklenburgischem Rechte[6]. Hier werden „die Stimmen der Mitreeder, welche am Sitze der Reederei nicht wohnhaft sind und bei dem Korrespondentreeder einen Vertreter nicht angemeldet haben, ferner die Stimmen der Mitreeder, welche rechtlich oder tatsächlich an der Teilnahme verhindert sind, solange sie einer Vertretung entbehren, den Stimmen der Mehrheit hinzugezählt". In besonders wichtigen Fällen muss die Beschlussfassung einstimmig erfolgen, so bei der Bestellung eines Korrespondentreeders, der nicht zu den Mitreedern gehört[7], ferner bei der Veräusserung einer Schiffspart, infolge deren das Schiff das Recht, die Reichsflagge zu führen, verlieren würde[8], end-

---

1) § 502 Absatz 1 H. G. B.
2) § 500 „ 1 „
3) § 491 „ 1 „
4) § 505 „ 3 „
5) § 491 „ 1 „
6) Mecklenburgische Ausführungsverordg. § 10.
7) § 492 Absatz 1 H. G. B.
8) § 503 „ 2 „

lich bei einem von den Vorschriften des § 506 Absatz 2 H. G. B. abweichenden Verkauf des Schiffes. Eine Form für die Beschlussfassung ist nicht vorgeschrieben, in Mecklenburg erfolgt sie gewöhnlich durch Missiven [1]).

Besondere und dem Seerecht eigentümliche Rechte sind der überstimmten Minderheit eingeräumt. Nach Reichsrecht [2]) steht den in wichtigen Beschlüssen überstimmten Mitreedern das Abandonrecht zu, d. h. diese dürfen ihre Parten aufgeben, die dann der Mehrheit zuwachsen. Durch Aufgabe der Parten werden sie für die Zukunft von allen Verbindlichkeiten der Reederei befreit. Für die alten persönlichen Schulden bleiben sie verhaftet. Das Abandonrecht gilt nicht in Mecklenburg [3]); hier ist das alte seerechtliche Setzungsrecht [4]) in Geltung geblieben. Dieses gibt in allen Fällen der überstimmten Minderheit das Recht, der Mehrheit das Schiff zu setzen, d. h. „das Schiff zu einem bestimmten Geldpreise zu veranschlagen, zu dem die Mehrheit das Schiff gegen Auszahlung der Anteile der Minderheit nach jenem Preise übernehmen oder, wenn sie dies ablehnt, das Schiff der Minderheit gegen Auszahlung ihrer Anteile überlassen muss“ [5]). Das weitere Verfahren ist in der mecklenburgischen Ausführungsverordnung bis ins einzelne geregelt in den §§ 12 ff.

Die Geschäftsführung steht nach der dispositiven Vorschrift des § 491 der Mehrheit zu. Doch „kann“, nach mecklenburgischem Rechte „muss“ [6]) ein Korrespondentreeder bestellt werden. Ist dies ein Fremder, so ist Einstimmigkeit erforderlich, andernfalls genügt einfache Majori-

---

[1]) *v. Buchka* u. *Budde*, Entscheidg. v. RostockerRechtsf. Bd. III S. 149.

[2]) § 501 H. G. B.

[3]) Einführungsgesetz zum H. G. B. Artikel 19, I.

[4]) *Wagner*, Beiträge zum Seerecht S. 1 ff.

[5]) Meckl. Ausführungsverordg. § 11.

[6]) „ „ § 9.

tät; seine Bestellung ist jederzeit widerruflich [1]. Der Korrespondentreeder ist der Reederei gegenüber verpflichtet, die Beschränkungen inne zu halten, die ihm der Beschluss der Mitreeder auferlegt und bei wichtigen Unternehmungen die Beschlüsse der Reederei einzuholen [2]. In den Angelegenheiten der Reederei hat er die Sorgfalt eines ordentlichen Reeders anzuwenden [3], gesondert Buch zu führen [4], Rechnung zu legen und den Mitreedern auf Verlangen Einsicht in die Bücher zu gewähren [5].

Zur Vertretung nach aussen ist, wenn ein Korrespondentreeder nicht bestellt ist, die Mehrheit, sonst, und dies ist in Mecklenburg immer der Fall, der Korrespondentreeder befugt. Dritten gegenüber besitzt er eine Generalvollmacht [6], die Reederei innerhalb des Geschäftsbetriebes einer Reederei zu vertreten, eine Beschränkung seiner Vertretungsmacht ist statthaft. Der Dritte braucht sie aber bei Nichtwissen nicht gegen sich gelten zu lassen [7]. Nur in den vom Gesetz besonders hervorgehobenen Fällen des § 493 Abs. 5 bedarf er einer Spezialvollmacht. Durch Rechtsgeschäfte und Rechtshandlungen des Korrespondentreeders innerhalb seiner Generalvollmacht werden unmittelbar die Mitreeder als solche berechtigt und verpflichtet, einer Namensnennung bedarf es nicht [8].

Die Reederei haftet mit dem aus Schiff und Fracht bestehenden Schiffsvermögen analog dem Einzelreeder in den Fällen des § 486 H. G. B., ferner bei Ansprüchen auf Entrichtung des Beitrages im Falle der Haverei [9] und auf

---

[1] § 492, 2 H. G. B.
[2] § 496 H. G. B.
[3] § 497 „
[4] § 498 „
[5] § 499 „
[6] § 493 „
[7] § 495 „
[8] § 494 „
[9] § 726 „

Bergungs- und Hilfskosten bei Rettung aus Seenot[1]). Im Übrigen haften nach § 507 die Mitreeder persönlich pro rata der Schiffspart. Endlich kommt für die Reederei noch die beschränkt-persönliche Haftung der §§ 771 ff. in Betracht.

Die Reederei endigt ausser natürlichen Endigungsgründen, wie Untergang des Schiffes, Vereinigung aller Parten in der Hand eines Mitreeders oder Aufgabe aller Parten, durch Mehrheitsbeschluss die Reederei aufzulösen. Diesem Beschlusse steht der Beschluss gleich, das Schiff zu verkaufen[2]). In Mecklenburg haben auch in diesen Fällen die in der Minderheit befindlichen Reeder das Setzungsrecht[3]).

§ 3.

Allgemeine Übersicht über die Theorien über die rechtliche Natur der Reederei.

Wir haben die Reederei in ihren Grundzügen nach Reichs- und Mecklenburgischem Landesrecht kennen gelernt und können uns nunmehr unserer Aufgabe zuwenden, auf Grund dieser Normen die rechtliche Natur der Reederei zu erörtern.

Die Zahl der Theorien über die rechtliche Natur der Reederei ist ausserordentlich gross, es gibt fast keine Art von Personenvereinigungen, welche nicht für die Bestimmung der rechtlichen Natur der Reederei in Anspruch genommen wäre, und in der Tat scheinen sich bei der Reederei Anklänge an alle zu finden. Unter den Theorien über die rechtliche Natur der Reederei sind vier Hauptgruppen zu unterscheiden. Nach der einen ist die Reederei eine juristische Person, nach der andern ein nichtrechtsfähiger Verein; eine dritte Gruppe will die Reederei als blosse tatsächliche Gemeinschaft, eine vierte endlich als vertragsmässiges Gesellschaftsverhältnis aufgefasst wissen. Der Theorie der juristischen Person nahe steht die

---

[1]) § 753 H. G. B.

[2]) § 506 „

[3]) Mecklenburgische Ausführungsverordnung § 11.

Ansicht, dass die Reederei eine relative-juristische Person sei. Die Ansichten derer, welche in der Reederei ein vertragsmässiges Gesellschaftsverhältnis erblicken, sind wieder in drei Gruppen zu scheiden. Die erste fasst die Reederei als ein Vertragsverhältnis sui juris, die zweite als eine römisch-rechtliche societas, eine dritte als deutschrechtliche Gemeinschaft zur gesamten Hand auf. Als eine Unterart der letzteren Auffassung ist endlich die in neuester Zeit vertretene Ansicht zu verzeichnen, welche in der Reederei eine Gesellschaft nach Art der B. G. B. - Gesellschaft erblickt.

II. Abschnitt.

Die Theorien über die rechtliche Natur der Reederei und ihre Kritik.

§ 4.

Die Reederei als juristische Person.

Dass die Reederei eine juristische Person sei, hat *Lewis* behauptet [1]. Eine juristische Person ist nach *Dernburg* „eine soziale Organisation mit selbständiger Persönlichkeit [2]“. Die Verfolgung eines sozialen Zweckes, eine feste Organisation und das Hervortreten der juristischen Person als selbständige Persönlichkeit sind demnach ihre wesentlichen Merkmale. Als eigene Rechtspersönlichkeit hat die juristische Person ihren eigenen Namen, unter dem sie im Leben berechtigt und verpflichtet wird, unter dem sie klagen und verklagt werden kann. Als eigene Rechtspersönlichkeit besitzt sie ein eigenes von dem Vermögen der einzelnen Mitglieder rechtlich getrenntes Vermögen, welches in erster Linie für die Schuldenhaftung in Betracht kommt; als solche ist sie endlich unabhängig vom

---

[1] *Lewis*, Seerecht I. Aufl. S. 74.
[2] *Dernburg*, Bürgerliches Recht I. Bd. S. 122.

Wechsel der Mitglieder, Tod und Konkurs des einzelnen Mitgliedes berühren ihren Bestand in keiner Weise; den Mitgliedern ist es gestattet aus der juristischen Person auszuscheiden, wie neue Mitglieder jederzeit eintreten können. Eine Aufkündigung seitens einzelner findet nicht statt. Die feste Organisation der juristischen Person tritt dadurch in Erscheinung, dass sie eine Satzung hat, dass sie ferner einen Vorstand und als höchstes Willensorgan die Mitgliederversammlung[1]) besitzt; diese ist in wichtigen Fällen nach bestimmten Vorschriften zu berufen, in ihr entscheidet die Majorität[2]). Nach aussen ist der Vorstand gesetzlicher Vertreter der juristischen Person[3]).

In der Tat scheint nun die Reederei in vielen Beziehungen mit den Wesensmerkmalen einer juristischen Person überein zu stimmen. Sie verfolgt zweifellos einen sozialen Zweck wie diese. Auf eine gewisse Organisation deuten ferner die Mehrheitsbeschlüsse hin, die der § 491 H. G. B. erwähnt, es fehlt ihr ferner meist auch nicht an einem Namen, der derjenige des Schiffes zu sein pflegt[4]); auch scheint § 763 H. G. B. auf das Dasein eines Sondervermögens der Reederei in Gestalt des Schiffsvermögens hinzudeuten; endlich ist ihr auch ein besonderer Gerichtsstand ausdrücklich vom Gesetz verliehen worden[5]). Ferner ist die Reederei unabhängig vom Wechsel der Mitglieder[6]), Tod und Konkurs des Einzelnen sind kraft gesetzlicher Bestimmung für den Bestand der Reederei bedeutungslos, auch findet

---

[1]) Abgesehen von der Stiftung im B. G. B. § 80 ff., bei welcher eine Mitgliederversammlung naturgemäss nicht in Frage kommen kann.

[2]) Vergl. hierzu besonders die Vorschriften des B. G. B. über Vereine § 21 ff.

[3]) § 26,2 B. G. B.

[4]) *Cosack*, Handelsrecht S. 593,5.
Joerges in Goldschm. Zeitschr. f. d. g. Handelr. Bd. 49 S. 203, c.
Lehmann, Handelsr. S. 360,1.

[5]) § 508 H. G. B.

[6]) § 505 „

eine Aufkündigung seitens des Einzelnen nicht statt. Dem Wesen der juristischen Person widersprechen würden auch nicht die Sonderrechte, die bei der Reederei dem einzelnen in Gestalt des Abandon- und Setzungsrechtes gewährt sind, denn Sonderrechte sind auch bei anderen juristischen Personen durchaus denkbar[1]. Endlich scheint auch die starke Annäherung der Reederei an eine besondere Art der juristischen Person unseres heutigen Rechtes, an die Aktiengesellschaft, stark für die Auffassung zu sprechen, dass die Reederei selbst eine juristische Person nach Analogie der Aktiengesellschaft sei. Wir haben schon erwähnt, dass historisch die Reederei die Grundlage der Aktiengesellschaft bildet[2]. Hinzu kommt noch der Umstand, dass Aktie und Part mi ihrer freien Veräusserlichkeit einander geradezu zu entsprechen scheinen; aber diese scheinbare Wesensähnlichkeit der Reederei mit der Aktiengesellschaft liefert uns zugleich den Hauptbeweis dafür, dass die Reederei weder eine juristische Person nach Art der Aktiengesellschaft noch überhaupt eine juristische Person sein kann. Denn *Lehmann* hat nachgewiesen[3], dass der grundlegende Unterschied zwischen Reederei und Aktiengesellschaft gerade darin besteht, dass das objektive Recht der Aktiengesellschaft im bewussten Gegensatz zur Reederei Rechtspersönlichkeit verliehen hat. Schon aus diesem historischen Grunde kann daher die Reederei keine juristische Person sein.

Sehen wir von diesem Grunde ab, so weicht die Reederei auch bei einer ganzen Reihe von wesentlichen Merkmalen der juristischen Person derart von dieser ab, dass eine Subsumtion der Reederei unter die juristische Person auch von der materiell-rechtlichen Seite her als ausgeschlossen erscheinen muss. Wir haben gesehen, dass ein Essentiale

---

[1] Vgl. § 35 B. G. B.
[2] oben Seite 1.
[3] *Lehmann*, geschichtliche Entwicklung des Aktienrechts S, 49 ff.
„ Recht der Aktiengesellsch. S. 58 und S. 279.

der juristischen Person die feste Organisation bildet. Es ist zu untersuchen, ob diese bei der Reederei vorhanden ist.

Die Organisation der juristischen Person zeigt sich zunächst darin, dass sie eine Satzung hat; diese enthält autonomische Festsetzungen über die Verfassung, die sich die künftigen Mitglieder der juristischen Person bei deren Gründung geben. Bei der Reederei ist von alledem nicht die Rede. eine Folge des Umstandes, dass, wie wir unten sehen werden[1]), ihr lediglich ein Vertragsverhältnis zu Grunde liegt, welches die Mitreeder zu dem Zwecke mit einander verbindet, das ihnen gemeinschaftlich zustehende Seeschiff zum Erwerbe durch die Seefahrt für gemeinschaftliche Rechnung zu verwenden.

Die juristische Person hat ferner kraft zwingenden Rechtes einen Vorstand [2]); dass der Korrespondentreeder nun nach Reichsrecht jedenfalls kein Vorstand der Reederei sein kann, geht schon daraus hervor, dass er überhaupt nicht bestellt zu werden braucht. Auch die obligatorische Besiimmung des mecklenburgischen Rechtes, dass ein Korrespondentreeder bestellt werden muss, beweist noch nicht, dass er deswegen schon Vorstand ist. Diese Bestimmung ist vielmehr lediglich dadurch hervorgerufen worden, dass die Zahl der Parten in Mecklenburg gewöhnlich ausserordentlich gross ist und meist mehrere Hundert beträgt; die obligatorische Bestellung des Korrespondentreeders ist daher im mecklenburgischen Rechte lediglich Ordnungsvorschrift. Dass es in der Tat auch nicht die Absicht des Gesetzgebers war, dass der Korrespondentreeder nach mecklenburgischem Rechte Vorstand sein solle, geht aus der Denkschrift zum Handelsgesetzbuche hervor, in der gesagt wird [3]), der Korrespondentreeder habe nach mecklenburgischem

---

[1]) Vergl. S. 23 ff.

[2]) § 23 B. G. B.

[3]) Stenogr. Berichte des Reichstages 4. Session 1895/97 S. 3287.

Rechte die „Eigenschaft“ eines notwendigen Organs. Hätte das mecklenburgische Recht sich wirklich in Gegensatz zum Reichsrecht stellen wollen, so hätte es dies unzweifelhaft dadurch getan, dass es bestimmte, der Korrespondentreeder „ist“ notwendiges Organ der Reederei. Da es nun an einer derartigen Bestimmung fehlt, so folgt daraus, dass auch nach mecklenburgischem Rechte nichts Anderes gelten kann als nach Reichsrecht. Nach beiden Rechten ist daher der Korrespondentreeder nur erwählter Vertreter der Reederei, und damit weder Vorstand im Innenverhältnis noch nach aussen gesetzlicher Vertreter [1]).

Fehlt somit der Reederei ein notwendiges Organ, so tritt auf der anderen Seite der Mangel jeglicher Organisation dadurch zu Tage, dass es im Gegensatz zur juristischen Person gänzlich an Vorschriften über die Berufung der Mitgliederversammlung und die Beschlussfassung in dieser fehlt. Zwar bestimmt § 494 H. G. B., dass in Reedereiangelegenheiten die Majorität entscheiden solle; es bedarf aber, um diese zustande zu bringen, weder der Berufung einer Mitgliederversammlung noch einer Beschlussfassung in dieser, es genügt, wenn auf irgend eine Weise, sei es schriftlich oder mündlich, die Majorität festgestellt wird, und selbst einer Feststellung der Majorität bedarf es dann nicht einmal, wenn sich die Mehrheit der Parten in einer Hand befindet. Hier würde der Einzelne dann stets die Majorität für sich allein bilden und könnte demnach fast alle Angelegenheiten der Reederei nach seinem persönlichen Willen leiten, ein Zustand, der fraglos mit dem Wesen einer juristischen Person nicht recht vereinbar wäre [2]). Es

---

[1]) Für das meckl. Recht übereinstimmend *Bunsen* in der Zeitschr. für Civilpr. Bd. 26 S. 249.

Anderer Meinung *Langfeld*, Kommentar S. 610 u. *v. Buchka*, Landespr. Recht S. 80.

[2]) Ähnliches wäre allerdings auch bei der Aktiengesellschaft denkbar, wenn ein Aktionär die Mehrzahl der Aktien in seiner Hand vereinigt hätte.

fehlt somit der Reederei die Satzung wie der Vorstand, es fehlen ihr auch besondere Vorschriften über Berufung der Mitgliederversammlung und Beschlussfassung in dieser, es fehlt ihr kurz jegliche Organisation.

Gegen die Auffassung der Reederei als juristische Person spricht ferner auch der Umstand, dass diese unter eigenem Namen resp. unter eigener Firma klagen und verklagt werden kann. Diese Eigenschaft legt das Gesetz vielen Handelsgesellschaften, z. B. der Aktiengesellschaft, besonders bei. Bei der Reederei fehlt es dagegen gänzlich an einer derartigen Bestimmung.

Die juristische Person haftet endlich als eigene Rechtspersönlichkeit für ihre Schulden mit dem Vereinsvermögen; ihre Schulden sind rechtlich getrennt von denen ihrer Mitglieder. Bei der Reederei bestimmt dagegen § 507 H. G. B. ausdrücklich persönliche Haftung der Mitreeder pro rata ihrer Part, auch aus diesem Grunde kann schon die Reederei keine juristische Person sein.

In der heutigen Literatur wird die Auffassung der Reederei als juristische Person nicht mehr vertreten, *Lewis* selbst hat seine Ansicht später zurückgenommen [1]) [2]).

---

[1]) *Lewis*, Seerecht II. Aufl. S. 63,1.
Lewis, in Endemanns Handb. 4, S. 54,15.

[2]) Gegen die juristische Person der Reederei haben sich besonders ausgesprochen:

Giercke in Genossenschafts-Recht I S. 967; Bd. III S. 821.
„ , Genossenschaftstheorie S. 53 u. S. 359 Anm. 3.
Schaps, Kommentar S 99 Anm. 26.
Boyens-Lewis, das deutsche Seerecht, Kommentar S. 240.
Lehmann, Handelsrecht S. 359 u. 360.
Gareis-Fuchsberger, Kommentar S. 909.
Goldschmidt, in d. Z. f. d. g. H. Bd. 23 S. 352.
Joerges, in d. Z. f. d. g. H Bd. 49 S. 168.
Reichsoberhandelsgericht Bd. 8 S. 342.

§ 5.

Die Reederei als relative-juristische Person.

Die Tatsache, dass die Reederei in einzelnen Beziehungen sich der juristischen Person nähert, ohne in ihren Wesensmerkmalen mit ihr übereinzustimmen, veranlasst *Gareis*, die von ihm vertretene Theorie der relativen juristischen Persönlichkeit [1]) auch auf die Reederei anzuwenden [2]). Die Theorie der relativen juristischen Person wurde zuerst von *Dahn* [3]) aufgestellt; sie nimmt ihren Ausgang von der offenen Handelsgesellschaft; nach ihr kann einer Handelsgesellschaft, trotzdem sie als solche materiell keine juristische Persönlichkeit besitzt, dennoch formell in gewissen Beziehungen eine eigene Rechtspersönlichkeit zukommen. Dies ist der Fall, wenn sie eine eigene Firma besitzt, unter der sie im Verkehr ihre Geschäfte abschliesst, unter der sie klagen und verklagt werden kann; soweit die Firma reicht, besitzt die Gesellschaft alsdann eigene Rechtspersönlichkeit, wo die Firma nicht hinreicht, oder soweit die Gesellschafter anstatt der Firma auftreten, besteht keine Rechtspersönlichkeit, auch nicht in einigen Beziehungen.

Den so gewonnenen Begriff der relativen juristischen Persönlichkeit versucht *Gareis* auch auf die Reederei anzuwenden. Allein hier scheitert diese Theorie an ihrer eigenen Grundbedingung, denn diese bildet, wie wir gesehen haben, die Firma. Die Reederei hat aber, wie bereits im Voraufgehenden gesagt wurde, im Gegensatz zu den Handelsgesellschaften keine Firma, daraus folgt, dass die Reederei auch nicht in einigen Beziehungen juristische Person sein

---

[1]) Vgl. *Gareis*, Handelsrecht S. 135 ff.
„ *Gareis-Fuchsberger* S. 210 ff.

[2]) „ *Gareis*, Handelsrecht S. 563. *Gareis-Fuchsberger* S. 310 ff

[3]) „ *Dahn*, Handelsrechtl Vorträge 1875 S. 76.

kann. *Gareis* versucht zwar, aus dem im Gesetz mehrfach vorkommenden Ausdruck „Reederei“ auf eine Firma zu schliessen, allein dieser Schluss ist trügerisch, wie schon daraus hervorgeht, dass das Gesetz ebenso häufig von „Mitreedern“ spricht [1]. „Reederei“ ist daher lediglich ein Sammelname für alle Mitglieder [2]. *Gareis* selbst scheint das Bedenkliche seiner Auffassung empfunden zu haben, wenn er in Bezug auf die Anwendbarkeit der relativen juristischen Persönlichkeit auf die Reederei sagt, dass „hier diese Bezeichnung an der äussersten Grenze ihrer Anwendbarkeit überhaupt steht“ [3] [4].

§ 6.

Die Reederei als nichtrechtsfähiger Verein.

Alle nunmehr zu erörternden Theorien stimmen insoweit überein, dass bei der Reederei jedenfalls keine juristische Person vorliegt, im Übrigen gehen die Ansichten weit auseinander. Zu betrachten ist zunächst die von *Joerges* [5] für die Reederei aufgestellte Theorie des nichtrechtsfähigen Vereins. Das B. G. B. erwähnt die nichtrechtsfähigen Vereine nur in § 54 B. G. B., ohne eine Definition derselben zu geben. Es sollen die Vorschriften über die Gesellschaft zur Anwendung kommen [6]; Besonderheiten gelten für sie nur nach Zivilprozessrecht und Konkursrecht; nach jenem wird ihnen die passive Parteifähigkeit verliehen und zur Zwangs-

---

[1]) Vergl. § 494 Abs. 2, ferner §§ 505, 507, 508, H. G. B.

[2]) *Schaps*, Kommentar S. 95 unten.

[3]) *Gareis-Fuchsberger* S. 912.

[4]) Gegen *Gareis* vergl. *Schaps* S. 99 Anm. 26.
„ „ auch *Goldschmidt* i. d. Z.-f. H. Bd. 36 S. 310.
Nach *Lehmann-Ring*, Kommentar I, S. 218 ist die Theorie der relativen juristischen Person für die Praxis überhaupt bedeutungslos.

[5]) *Joerges* in Z. f. d. g. H. Bd. 49 S. 204 ff.

[6]) Über die Anwendbarkeit der Bestimmungen der B. G. B.-Gesellschaft auf die Reederei siehe unten § 13.

vollstreckung ein Urteil gegen den Verein als solchen für ausreichend erklärt[1]). Nach diesem ist ein besonderer Vereinskonkurs möglich[2]).

„Nichtrechtsfähige Vereine sind Vereine, welche im Verkehr als Einheit gelten, denen aber die staatliche Anerkennung als juristische Personen fehlt[3]).“ Das Fehlen der juristischen Persönlichkeit ist demnach das einzige Unterscheidungsmerkmal des nichtrechtsfähigen Vereins vom rechtsfähigen Verein des B. G. B. Im übrigen müssen aber sämtliche Wesensmerkmale des rechtsfähigen Vereins auch beim nichtrechtsfähigen Verein vorhanden sein; als solche ergeben sich, wenn wir *Joerges* folgen, Name und Sitz des Vereins, Unabhängigkeit vom Wechsel der Mitglieder, korporative Verfassung und ein Organ nach aussen[4]). Soll demnach die Reederei als nichtrechtsfähiger Verein bebetrachtet werden können, so müssen alle diese Essentialia des rechtsfähigen Vereins auch bei ihr vorhanden sein.

Diese Wesensmerkmale liegen nun aber, wie wir bereits bei der juristischen Person gesehen haben, nur im beschränkten Umfange bei der Reederei vor. Zwar führt die Reederei meistens insofern einen Namen, als sie sich nach dem Namen des Schiffes benennt, zwar hat sie auch einen besonderen Sitz am Heimatshafen des Schiffes, zwar ist sie unabhängig vom Wechsel der Mitglieder, es fehlt ihr dagegen gänzlich an der korporativen Verfassung und einem Organe nach aussen[5]). Die korporative Verfassung ist aber nach *Gierke*[6]) gerade das eigentliche Wesensmerkmal des nichtrechtsfähigen Vereins; da sie nun fehlt, fällt damit auch die *Joerges*'sche Auffassung in sich zusammen.

---

[1]) § 50 Abs. 2, § 735 C. P. O.

[2]) § 213 K. O.

[3]) *Dernburg*, Bürgerl. Recht I S, 217.

[4]) Vergl. *Joerges*, Zeitschr. f. d. g. H. R. Bd. 49 S. 205.

[5]) „ die Ausführungen über das Fehlen der korporativen Verfassung in § 4 Seite 14 ff.

[6]) *Gierke*, Vereine ohne Rechtsfähigkeit S. 11.

Gegen *Joerges* spricht ausserdem noch der Umstand, dass § 54 B. G. B. und § 494 H. G. B. zu einander in unlösbarem Widerspruche stehen; denn nach B. G. B. wird der für den Verein Handelnde auch dann persönlich verpflichtet, wenn er im Namen des Vereins auftrat. Nach dem Handelsgesetzbuche dagegen wird die Reederei durch Rechtsgeschäfte, die der Korrespondentreeder innerhalb seiner Befugnisse verrichtet, auch dann verpflichtst, wenn er nicht einmal die Namen der von ihm vertretenen Reeder nannte. Ist der Korrespondentreeder ein Fremder, so würde er also überhaupt nicht, weder dinglich noch persönlich, mithaften; in diesem Falle tritt der Widerspruch mit dem B. G. B. besonders klar hervor [1]).

§ 7.

Die Reederei als blosse Gemeinschaft.

Dernburg hat die Ansicht vertreten, dass die Reederei lediglich ein rein tatsächliches, auf Miteigentum am Seeschiff beruhendes Verhältnis sei [2]). Nach ihm tritt mit der blossen Tatsache des Miteigentums Mehrerer am Seeschiffe und der Verwendung desselben zum Erwerb durch die Seefahrt die Reederei in Erscheinung. Die Vorschriften des H. G. B §§ 491 ff. haben in diesem Falle ohne weiteres Anwendung zu finden, selbst dann, wenn die Parteien es garnicht beabsichtigten.

Gegen *Dernburg* ist folgendes zu bemerken:

Ist die Reederei tatsächlich nur ein Miteigentums verhältnis, so muss sie mit den Wesensmerkmalen der Gemeinschaft nach heutigem Rechte also der B. G. B.-Gemeinschaft übereinstimmen [3]).

---

[1]) Gegen *Joerges* besonders *Dernburg*, Bürgerl. Recht Bd. II S. 587,6, und *Lehmann*, Handelsrecht S. 364,2.

[2]) *Dernburg*, Bürgerl. Recht Bd. II S. 586.
„ Preuss. Privatr. Bd. II S. 526.

[3]) Vergl. zum Folgenden § 741 ff. B. G. B; die sachenrechtlichen Vorschriften § 1008 ff. B G. B. über Miteigentum kommen hier als im Wesentlichen auf Grundstücke bezüglich nicht in Betracht.

Diese beruht nun in der Hauptsache — hierin der römischen communio und societas gleichend — auf rein individualistischer Grundlage: der Einzelne hat am gemeinsamen Gegenstande einen genau fixierten ideellen Anteil und ist innerhalb der Gemeinschaft bezüglich desselben souverän, d. h. der Einzelwille ist grundsätzlich durch das Gemeinschaftsverhältnis in keiner Weise zu Gunsten der Gesamtheit gebunden. Aus diesem Prinzipe ergeben sich folgende der Gemeinschaft wesentliche Merkmale:

1. der Einzelne kann frei über seinen Anteil verfügen [1],
2. grundsätzlich durch seinen alleinigen Widerspruch gemeinsame Verwaltungs- und Verfügungsmassregeln verhindern, es ist grundsätzlich Einstimmigkeit erforderlich [2],
3. jederzeit die Gemeinschaft, eventuell nur bei Vorliegen eines wichtigen Grundes aufkündigen [3].

Vergleichen wir mit diesen Grundzügen der Gemeinschaft die Bestimmungen über die Reederei, so ergibt sich:

ad 1. der Einzelne kann zwar bei der Reederei ebenfalls jederzeit über seinen ideellen Anteil in Gestalt der Schiffspart verfügen, er darf jedoch seine Part nicht an einen Ausländer veräussern, wenn hierdurch das Schiff das Recht verlieren würde, die Reichsflagge zu führen; in diesem Falle muss die Zustimmung a l l e r Reeder erfolgen [4]. Eine derartige Beschränkung in der Verfügung über den Anteil ist der B. G. B. - Gemeinschaft durchaus fremd, bei der jeder Gemeinschafter auch dann unbeschränkt über seinen Anteil am gemeinsamen Gegenstande verfügen

---

[1] § 747 B. G. B.
[2] §§ 744,1 u. 747 Satz 2 B. G. B.
[3] § 749,1 u. 2 B. G. B.
[4] § 503,1 u. 2 H. G. B.

kann, wenn er etwa einen Ausländer zu seinem Rechtsnachfolger machen wollte. Es zeigt sich demnach bei der Reederei im Vergleich zu der B. G. B.-Gemeinschaft eine stärkere Bindung des Einzelwillens in der freien Verfügung über die Part, die zu Gunsten des Gesamtinteresses aller Reeder erfolgt, das damit hier in den Vordergrund gestellt wird.

ad 2. in Reedereiangelegenheiten entscheidet grundsätzlich die Majorität [1]), auch hierin tritt eine starke Bindung des Einzelwillens im Gegensatz zur Gemeinschaft zu Tage [2]).

ad 3. Hier ergibt sich ein krasser Gegensatz, indem § 749 B. B. B. dem einzelnen Gemeinschafter prinzipiell die Befugnis erteilt, jederzeit Teilung zu verlangen und dadurch der Gemeinschaft ein Ende zu machen [3]). Nach H. G. B. ist dem einzelnen Reeder eine derartige Befugnis kraft gesetzlicher Bestimmung ausdrücklich versagt [4]), also auch dann, wenn er etwa einen wichtigen Grund zur Aufkündigung der Reederei hätte.

Aus dem Gesagten geht hervor, dass die Reederei nicht nur nicht mit den Wesensmerkmalen der Gemeinschaft im Einzelnen übereinstimmt, sondern dass sogar

---

[1]) § 491,1 H. G. B.

[2]) Auch bei der B. G. B.-Gemeinschaft wird allerdings in § 745,1 Beschlussfassung durch Stimmenmehrheit — berechnet nach der Grösse der Anteile — anerkannt. Dies ist jedoch nur eine Ausnahme, die nur in dem Falle gilt, wenn „eine ordnungsmässige Verwaltung und Benutzung des gemeinschaftlichen Gegenstandes beschlossen werden soll.“

[3]) Selbst wenn durch Vereinbarung das Recht, die Aufhebung der Gemeinschaft zu fordern, für immer oder auf Zeit ausgeschlossen ist, kann gemäss § 749 Abs. 2 B. G. B. gleichwohl jeder Gemeinschafter die Aufhebung der Gemeinschaft verlangen, wenn ein wichtiger Grund vorliegt; vgl. auch § 749 Abs. 3.

[4]) § 505 Abs. 3 H. G. B.

beide Institute von zwei entgegengesetzten Prinzipien durchzogen sind: auf der einen Seite Überwiegen des Einzelwillens, auf der anderen Seite Berücksichtigung des Gesamtwillens. Hieraus geht hervor, dass es direkt dem Willen des Gesetzgebers widersprechen würde, wollte man zwei von ihm unter entgegengesetzten Gesichtspunkten geregelte Institute derart in Beziehung zu einander bringen, dass das eine nach den Bestimmungen des andern zu beurteilen sei.

Kann schon aus diesem Grunde die Reederei kein blosses Miteigentum am Seeschiffe sein, so spricht andererseits gegen *Dernburg* und für die von ihm geleugnete Existenz eines Vertrages Folgendes:

1. Die Worte des § 489 für „gemeinschaftliche Rechnung" lassen einen andern Schluss, als dass ein Vertragsverhältnis vorliegt, nicht zu.
2. Das Gesetz setzt in § 490 ausdrücklich einen Vertrag voraus; die Worte „in Ermangelung einer anderweitigen Vereinbarung" bedeuten nichts Anderes, als dass, wenn die Parteien, d. h. die Reeder, es unterlassen haben, bei der Begründung der Reederei in dem vom Gesetz vorausgesetzten Vertrage Bestimmungen zu treffen, wie sie das Gesetz in dem § 491 H. G. B. gibt, dann diese Bestimmungen des Gesetzes ergänzend eingreifen sollen.
3. In den Protokollen wird mehrfach trotz der starken Betonung der sachenrechtlichen Seite der Reederei dennoch stets das Vorhandensein eines Societätsverhältnisses betont [1]).
4. Ausser der eigentlichen Reederei des § 489 hat das H. G. B. ausdrücklich auch die Baureederei in § 509 anerkannt. Dass hier zunächst ein reines Vertragsverhältnis vorliegt, zu dem später erst das Mit-

---

[1]) Vgl. Protokolle zum H. G. B. v. Lutz IV S. 1518, VIII, S. 3726.

eigentum hinzutritt, kann auch *Dernburg* nicht bestreiten.

Es ergibt sich, dass *Dernburgs* Meinung, die Reederei sei blosses Miteigentum, nicht haltbar ist, es muss vielmehr, wie aus dem Gesagten hervor geht, zugleich ein Vertragsverhältnis vorhanden sein [1]).

§ 8.

Die Reederei als Gesellschaft sui juris.

Wir kommen nunmehr zu der Gruppe derjenigen Theorien, welche die rechtliche Natur der Reederei von der Seite eines Gesellschaftsverhältnisses aus bestimmen wollen. Dass die Reederei in der Tat ein Gesellschaftsverhältnis ist, ist heute allseitige Annahme [2]); allein die Ansichten darüber, welche Art der Gesellschaftsverhältnisse auf die Reederei in Anwendung kommen soll, sind ausserordentlich geteilt. Es lassen sich zunächst zwei Gruppen unterscheiden: nach der einen ist die Reederei eine Gesellschaft nach Art der römischen societas, nach der andern eine deutsch-rechtliche Gemeinschaft zur gesamten Hand. Diesen beiden Gruppen gesellt sich noch eine dritte hinzu, welche es vermeidet, für die Reederei ein bestimmtes Gesellschaftsverhältnis in Anspruch zu nehmen und sich damit begnügt, die Reederei ganz allgemein für ein Gesellschaftsverhältnis eigener Art zu erklären.

Diese Ansicht ist besonders von *Schaps* [3]) vertreten worden, zu demselben Resultate gelangen auch die Disser-

---

[1]) *Dernburgs* Ansicht ist in der Literatur lebhaft bekämpft worden, besonders von:

Schaps, Kommentar S. 94, Anm. 6, S. 99, Anm. 27.
Wagner, Seerecht S. 190.
Lehmann, Handelsrecht S. 357 Anm. 4.
Joerges, i. Z. f. d. g. H. Bd. 49 S. 188 Anm. 155.
Boyens-Lewis, S. 175 u. 241.

[2]) Vgl. *Joerges*, Z. f. d. g. H., Bd. 49, S. 204 oben.

[3]) „ *Schaps*, Kommentar S. 100 Anm. 29 und die dort Zitierten.

tationen von *Oldenburg*[1]) und *Matz*[2]). Nach diesen Theorien ist die Reederei ein gemischtes Verhältnis von Miteigentum und Gesellschaft, die durch einander bedingt und von einander beeinflusst sind, in der Weise, dass das Gesellschaftsverhältnis überwiegt[3]).

So einfach die Lösung der Streitfrage über die rechtliche Natur der Reederei auch nach dieser Theorie zu sein scheint, so wenig befriedigend ist sie in ihren praktischen Ergebnissen. Denn ihr Ausgangspunkt — Überwiegen eines Gesellschaftsverhältnisses — ist bei der grossen Zahl der Gesellschaftsverhältnisse, die unser heutiges Recht kennt, viel zu allgemein und unbestimmt, als dass er irgendwie eine Stütze für die Lösung der zahlreichen Streitpunkte, die uns bei den Bestimmungen über die Reederei entgegen treten, gewähren könnte. Eine Theorie aber, die praktisch in keiner Weise zu positiven Ergebnissen führt, kann zur Bestimmung eines bis in alle Einzelheiten umstrittenen Institutes, wie die Reederei es ist, nicht in Frage kommen. Es muss vielmehr, um zu positiven Resultaten zu gelangen, versucht werden, die Reederei unter eine bestimmte Gesellschaftsform zu subsummieren[4]). Hier bieten sich uns, wie schon erwähnt, zwei Wege: entweder ist die Reederei eine römische societas oder eine deutsch-rechtliche Gemeinschaft zur gesamten Hand.

§ 9.

Die Reederei als römisch-rechtliche societas.

Die Ansicht, dass die Reederei ein Vertragsverhältnis nach Art der römischen societas sei, war im früheren Rechte die herrschende; sie wurde hauptsächlich vertreten von

---

[1]) *Oldenburg*, Dissertation S. 63 ff.

[2]) *Matz*, Dissertation S. 60 ff.

[3]) Vgl. *Schaps* a. a. O.

[4]) Vgl. *Jacobi*, Dissertation S. 19.

Pöhls[1]), *Kaltenborn*[2]), *Goldschmidt*[3]), *Lewis*[4]) und vom Reichsoberhandelsgerichte[5]). Diese Theorie ist indessen durch die Einführung des Bürgerlichen Gesetzbuches, in welches die societas bei der Regelung der Gesellschaft keinen Eingang gefunden hat[6]), bedeutungslos geworden. In der neueren Literatur wird sie nicht mehr vertreten.

Abgesehen von dieser formellen Unmöglichkeit, die Reederei als societas aufzufassen, sind nach materiellem Rechte die leitenden Gesichtspunkte bei societas und Reederei durchaus verschieden. Denn die auf Vertrag beruhende römisch-rechtliche societas beruht ebenso wie die römische communio und unsere heutige B. G. B.-Gemeinschaft[7]) ausschliesslich auf individualistischer Grundlage: der Einzelwille herrscht hier unbeschränkt. Bei der Reederei macht sich dagegen, wie wir bereits oben gezeigt haben, unzweifelhaft das Prinzip geltend, den Einzelwillen zu Gunsten des Gesamtwillens zu beschränken. Sowenig daher die Reederei eine Gemeinschaft nach B. G. B. ist, kann sie eine societas sein. Nur insofern besteht eine grössere Annäherung an die societas als an die B. G. B.-Gemeinschaft, als die Reederei mit ersterer das Erfordernis eines Vertrages teilt; im Übrigen sprechen alle Punkte, die gegen die Annahme einer Gemeinschaft sprachen, auch gegen die Annahme einer societas. Zwar kann bei der Reederei ebenso wie bei der societas jeder über seinen ideellen Anteil an den gemeinsamen Gegenständen verfügen, aber schon die Bestimmung des § 503,2 H. G. B., die, wie bereits erwähnt, die

---

1) *Pöls*, Seerecht III S. 113.

2) *v. Kaltenborn*, Seerecht I S. 116.

3) *Goldschmidt*, in Z. f. d. g. H. Bd. 23, S. 352; nach Goldschmidt ist die Reederei eine „eigentümlich modifizierte Societät“.

4) *Boyens-Lewis* S. 240.

5) Entsch. des Reichsoberhandelsgerichtes Bd. IV, S. 84, VII, S. 147, VIII, S. 342.

6) Denkschr. zum Entwurf eines B. G. B. S. 130 ff.

7) Vgl. oben S. 20 ff.

Veräusserung der Part an einen Ausländer ohne Zustimmung aller andern Mitreeder verbietet, falls dadurch das Schiff das Recht, die Reichsflagge zu führen verlieren würde, würde sich mit dem Wesen der römischen societas nicht recht vereinigen lassen, da bei dieser dem hier herrschenden Individualprinzip gemäss der einzelne über seinen Anteil an den gemeinsamen Gegenständen so verfügen kann, wie er will, ohne auch nur in einem Falle an die Zustimmung der anderen socii gebunden zu sein. Bei der societas muss ferner grundsätzlich Einstimmigkeit herrschen, bei der Reederei genügt es, wenn eine Majorität vorhanden ist; auch passen Sonderrechte, wie sie bei der Reederei in gewissen Fällen in Gestalt des Abandon- und mecklenburgischen Setzungsrechtes einzelnen Mitreedern gewährt werden, schwerlich in das Gefüge einer römischen societas, dazu tragen sie auch allzu deutlich deutsch-rechtliches Gepräge. Ferner kann die societas jederzeit aufgekündigt werden, die Reederei dagegen nicht.

Diesen bereits bei der Gemeinschaft besprochenen Punkten lassen sich weitere hinzufügen, die gegen die societas sprechen. So besteht diese grundsätzlich nur unter genau bestimmten Personen, die Persönlichkeit des einzelnen spielt die Hauptrolle: Tod und Konkurs auch nur eines socius führen daher ihre Auflösung herbei [1]. Bei der Reederei ist dagegen ein Wechsel unter den Mitgliedern völlig belanglos: Tod und Konkurs eines Mitreeders berühren ihren Bestand überhaupt nicht [2]. Die societas ist endlich ein rein internes Verhältnis der lediglich obligatorisch verbundenen Gesellschafter, das nach aussen in keiner Weise hervortritt, es gibt kein Gesellschaftsvermögen, sondern nur Forderungen und Schulden der einzelnen socii. Bei der Reederei tritt aber auch nach aussen ein besonderes Reedereivermögen schon in Gestalt des aus Schiff und Fracht

---

[1]) *Dernburg*, Pandekten II S. 350 ff.

[2]) § 505 H. G. B.

bestehenden Schiffsvermögens deutlich hervor[1]), welches in bestimmten Fällen ausschliesslich für die Schulden der Reederei als solches haftet[2]). Die Reederei tritt also auch nach aussen im Gegensatz zur societas in Erscheinung. Auch die Bestimmung des mecklenburgischen Rechtes, dass ein Korrespondentreeder bestellt werden muss, spricht gegen die societas, denn hier stand es durchaus im Belieben der einzelnen socii, ob sie einen socius gerens wählen wollten oder nicht. Endlich widerspricht die Stellung des Korrespondentreeders als eines General-Bevollmächtigten der „Reederei", wie sie ihm das H. G. B. verleiht, der Stellung des socius gerens bei der societas. Denn da diese lediglich ein internes Verhältnis unter den socii war, konnte der socius gerens nach aussen nur als Vertreter jedes Einzelnen erscheinen. Der Korrespondentreeder dagegen vertritt die Reederei als solche[3]).

Aus allen diesen Gründen geht es demnach nicht an, nach heutigem Rechte die Reederei unter die societas zu subsummieren[4]).

III. Abschnitt.

Die Reederei als Gesamthand.

§ 10.

Begriff der Gesamthand.

Keine der bisherigen Theorien über die rechtliche Natur der Reederei hat uns zu einem befriedigenden Ergebnisse geführt. Gegen jede derselben sprachen im einzelnen so gewichtige Gründe, dass eine Subsumtion der Reederei unter diese nicht möglich erschien. Nur eine Theorie ist uns noch zur Bestimmung der rechtlichen Natur der Reederei geblieben: die deutschrechtliche Gemeinschaftsform der Gesamthand.

---

[1]) Vgl. § 763 H. G. B.; dass das Schiffsvermögen nur ein Teil des Reedereivermögens überhaupt ist, darüber unten § 13 b 2.

[2]) Vgl. §§ 486, 726, 753, H. G. B.

[3]) § 494 H. G. B.

[4]) Vgl. *Boyens* in *Boyens-Lewis* S. 241 und *Joerges* in Z. f. d. g. H. Bd. 49, S. 204.

Der Begriff der Gesamthand wurde zuerst von *Beseler* aufgestellt [1]), von *Gierke* in hervorragender Weise weiter ausgeführt und den modernen Personalverbänden angepasst [2]). Auch im Bürgerlichen Gesetzbuche und im Handelsgesetzbuche fand die Gesamthand ihre Berücksichtigung. Der Gesellschaft, den Gütergemeinschaften und der Erbengemeinschaft wurden im B. G. B., der offenen Handelsgesellschaft und der Kommanditgesellschaft im H. G. B. die Rechtsgedanken der Gesamthand zu Grunde gelegt [3]).

Der Begriff der Gesamthand ist im Einzelnen ausserordentlich bestritten, eine Definition gibt *Gierke*. Nach ihm ist sie „eine Verbundenheit der Subjekte auf eine unter ihnen bestehende Vermögensgemeinschaft“ [4]). Diese Definition liefert uns zwei unbestrittene Merkmale der Gesamthand: die persönliche Verbundenheit Mehrerer einerseits, das Bestehen eines besonderen dem Gesellschaftszweck gewidmeten Vermögens andererseits.

Die persönliche Verbundenheit der Mehreren ist das Wesensmerkmal der Gesamthand. Sie trennt scharf die Gemeinschaftsformen des deutschen Rechtes von der römischen societas. Während bei dieser der Einzelwille in keiner Weise beschränkt wird, während die einzelnen socii nur in obligatorische Beziehungen zu einander treten, und demgemäss die societas nach aussen in keiner Weise hervortritt, besteht bei der Gesamthand eine persönliche Verbundenheit der mehreren Subjekte in der Weise, dass innerhalb der Gemeinschaftssphäre die Sondersphäre des Einzelnen zu Gunsten der Gesamtheit zurücktritt, dass nicht der Einzelne berechtigt und verpflichtet wird, sondern nur die

---

1) *Beseler*, System d. gem. deutsch. Privatr. S. 252 ff.

2) *Gierke*, Genossenschaftstheorie S. 339 ff.
„ Genossenschaftsr. II S. 929 ff.
„ Privatrecht I. S. 660 ff., II S. 375 ff.

3) „ Privatrecht II S. 388.

4) „ Genossenschaftstheorie S. 343.

Verbundenheit der Genossenschafter in ihrer „kollektiven Einheit“ [1]). Das Gemeinschaftsverhältnis tritt also auch nach aussen hervor, die Gesamtheit aller wird berechtigt und verpflichtet. Deswegen besteht aber noch nicht eine juristische Person, denn nicht ein über den einzelnen Gesamthändern stehendes Rechtssubjekt tritt als solches nach aussen in Erscheinung, sondern nur die Gesamthänder selbst in ihrer personenrechtlichen Verbundenheit werden berechtigt und verpflichtet. Die Gesamthand erscheint somit gewissermassen als Mittelglied zwischen juristischer Person und societas des römischen Rechtes; durch sie werden die krassen Gegensätze dieser beiden Institute gewissermassen abgeschwächt und gemildert [2]).

Auf der andern Seite besteht bei der Gesamthand nach aussen hin in sichtbarer Weise ein Sondervermögen, das im Gegensatz zu dem nur scheinbaren, weil den einzelnen socii gehörigen, Vermögen der societas dinglich als solches an den Gesellschaftszweck gebunden ist. Insoweit herrscht Übereinstimmung [3]). Wie verhält es sich nun aber mit dem Innenverhältnis? Mit andern Worten, in welcher Weise sind die einzelnen Gemeinder innerhalb der persönlichen Verbundenheit, also innerhalb der Gesamtsphäre, an diesem Sondergut berechtigt? Hier ergeben sich ausserordentlich schwierige und bestrittene Fragen. Wir müssen es versuchen, sie unter Berücksichtigung der Bestimmungen, welche das materielle Recht über die hier geregelten Gesamthandsverhältnisse gibt, zu lösen.

Zunächst ist hier die Frage zu beantworten, ob es mit dem Begriffe der Gesamthand vereinbar ist, ideelle Quoten der Einzelnen am Gesamtgute anzunehmen. Diese Frage

---

[1]) *Gierke*, Theorie a. a. O.

[2]) *Heusler*, Institutionen d. d. Privatr. I S. 248 ff. *Gierke*, Theorie S. 339 ff.

[3]) *Nagler*, im sächs. Archiv Bd. 10, S. 704.

wird verneint von *Stobbe*[1]) und *Behrend*[2]), bejaht vor allem von *Gierke*[3]). Nach heutigem Rechte kann die Entscheidung dieser Frage nicht zweifelhaft sein. Denn das B. G. B. redet an verschiedenen Stellen von „Anteilen am Gesellschaftsvermögen" und solchen „an den einzelnen Gegenständen"[4]). Hieraus geht klar hervor, dass es dem Willen des Gesetzgebers entspricht, Eigentumsquoten am Sondervermögen anzunehmen. Das Gegenteilige wäre auch nicht gut vorstellbar; denn bei der Auflösung eines Gesamthandverhältnisses erhält unzweifelhaft jeder Gesamthänder einen bestimmten Anteil vom vorhandenen Vermögen. Es werden hier also Anteilsrechte realisiert; daraus geht hervor, dass diese bereits während des Bestehens der Gesamthand vorhanden gewesen sein müssen, wenn sie auch noch nicht in sichtbarer Weise hervortraten. Es gibt also während des Bestehens der Gesamthand zum wenigsten „latente" oder „schlummernde" Quoten[5]).

Gibt es somit Quoten am Sondervermögen, so erhebt sich andererseits die Frage, ob diese Quoten am Vermögen als Ganzem, d. h. in seiner „objektiven Einheit", oder an den einzelnen zum Gesellschaftsvermögen gehörigen Gegenständen bestehen. Hier stehen sich zwei Theorien gegenüber: zunächst die von *Gierke* vertretene[6]) und augenblicklich herrschende[7]) Theorie, welche das Bestehen von Eigentumsquoten am Vermögensganzen voraussetzt, sodann die

---

1) *Stobbe*, Deutsch. Privatr. 2 Aufl. Bd. II, S. 81/82.

2) *Behrend*, Handelsr. I, S. 446.

3) *Gierke*, Theorie S. 345; Genossenschaftsr. II S. 947 u. 948. Ebenso *Heusler*, Institutionen I S. 238.

4) Bürgerl. G. B. §§ 719, 725, 1442 u. 2033.

5) Übereinstimmend *Heusler*, Instit. I S. 238 u. *Gierke*, Theorie S. 345 unten.

6) *Gierke*, Theorie S. 363 ff.; Privatr. II, S. 389 ff.

7) Vgl. *Nagler* im Sächs. Archiv. X, S. 708 ff., 714 ff.

in neuerer Zeit von *Lehmann-Ring* [1], *Sohm* [2], *Joerges* [3]) und *Binder* [4]) verfochtene Theorie, die im Gegensatze hierzu Eigentumsquoten an jedem einzelnen zum Gesellschaftsvermögen gehörigen Gegenstande behauptet. *Nagler* [5]) nennt diese letztere Theorie die der „geteilten Mitberechtigung" im Gegensatz zur *Gierke*'schen, die er die Theorie der „ungeteilten Mitberechtigung" nennt.

Wenden wir uns zunächst der Theorie der „ungeteilten Mitberechtigung" zu, so ist es nötig, um diese Theorie zu verstehen, auf *Gierkes* Grundansicht von der Gesamthand zurückzugehen [6]). Nach *Gierke* gibt es bei der Gesamthand nur ein der Gesamthand in ihrer subjektiven Verbundenheit als solcher zustehendes ungeteiltes Recht an dem Gesamtvermögen in seiner objektiven Einheit. Hiermit ist grundsätzlich das Bestehen von Sonderrechten der Einzelnen, also auch von Eigentumsquoten am Vermögen, verneint. Trotzdem hält *Gierke* das Bestehen von Sonderrechten der einzelnen Gemeinder innerhalb der Gesamtsphäre für möglich, aber nicht in dem Sinne, als ob wirkliche Anteile im Rechtssinne beständen, sondern in dem, dass diese Anteile nur reine „Wertanteile" sind, die bei der Auflösung der Gesamthand als blosse Ansprüche auf anteilsmässige Befriedigung in Erscheinung treten. Es liegen also bloss „wirtschaftliche" Anteile vor, ein Umstand, der *Nagler* mit Recht veranlasst, in diesen Anteilen überhaupt keine wahren Anteile im Rechtssinne zu sehen und demgemäss *Gierke* mit *Behrend* zu identifizieren, der, wie erwähnt, das Bestehen von Anteilen überhaupt leugnet. Daher die Bezeich-

---

[1]) *Lehmann-Ring*, Komment. z. H. G. B. I, S. 219 ff.

[2]) *Sohm*, Der Gegenstand S. 69.

[3]) *Joerges*, in Z. f. d. g. H. Bd. 49, S. 183.

[4]) *Binder*, Rechtsstell.g d. Erben III, S. 14 ff.

[5]) Vgl. *Nagler*, der selbst auf dem Standpunkte der „geteilten Mitberechtigung" steht im Sächs. Archiv S. 705.

[6]) Vgl. zum Folgenden *Gierke*, Privatr. II, S. 375 ff.

nung der *Gierke*'schen Theorie als einer Theorie der „ungeteilten Mitberechtigung", trotzdem *Gierke* betont, dass auch er ideelle Anteile am Vermögen annehme[1]).

Die *Gierke*'sche Theorie ist in neuerer Zeit lebhaft von den Anhängern der „geteilten Mitberechtigung" bekämpft worden. In der Tat erscheint *Gierkes* Ansicht von drei Seiten her anfechtbar. Einmal muss man *Sohm*[2]) und *Lehmann*[3]) durchaus darin Recht geben, dass es nicht vorstellbar und ein Widerspruch in sich selbst sei, wenn nach *Gierke* Mehreren ein und dasselbe Recht ungeteilt zustehen soll. Auf der andern Seite lässt sich *Gierkes* Ansicht, dass es nur Anteile am Vermögensganzen in seiner objektiven Einheit gebe, nach B. G. B. nicht mehr halten, denn das B. G. B. erwähnt ausdrücklich auch Anteile an den einzelnen Vermögensgegenständen als solchen[4]). Wenn endlich *Gierke* über die Zuständigkeit desselben, ungeteilten Rechtes sagt, dass dieses der Verbundenheit der Gesamthänder als solcher, also weder dem Einzelnen noch einer juristischen Person zustehen soll, so muss man *Nagler* darin zustimmen, dass diese Auffassung im Grunde dazu führt, ein selbständiges Rechtssubjekt als berechtigt zu vermuten, ein Ergebnis, das im Widerspruche mit dem objektiven Recht stehen würde, welches in keiner Weise den von ihm geregelten Gesamthandsverhältnissen Rechtspersönlichkeit zuerkennt[5]). Aus diesen Gründen ist *Gierkes* Theorie nach heutigem Rechte jedenfalls nicht mehr haltbar. Mit ihr fällt zugleich die Annahme von Quoten am Vermögensganzen in seiner objektiven Einheit. Es bestehen vielmehr Quoten an den einzelnen Gegenständen, wie dies die Theorie der „geteilten Mitberechtigung" annimmt. Dass diese

---

[1]) *Gierke*, Theorie S. 497,2.
[2]) *Sohm*, Der Gegenstand S. 62.
[3]) *Lehmann*, Handelsrecht S. 289.
[4]) Vgl. B G. B. §§ 719, 1442, 2033.
[5]) *Nagler* im Sächs. Archiv S. 721.

Theorie dem Sinne des Gesetzes durchaus entspricht, geht, wie wir schon oben bemerkt haben, daraus hervor, dass das Gesetz mehrfach auch Anteile an den einzelnen Gegenständen erwähnt[1]). Zu untersuchen bleibt nunmehr die rechtliche Natur dieser Quoten. In dieser Beziehung teilt sich die Theorie der „geteilten Mitberechtigung" in zwei grundverschiedene Anschauungen. Nach der einen, von *Sohm* vertretenen, Ansicht sind die Anteile an den einzelnen Vermögensgegenständen lediglich solche personenrechtlicher Natur, nach der anderen, von *Lehmann-Ring*, *Joerges* und *Binder* vertretenen Ansicht liegen dagegen ideelle Quoten im Sinne des römischen Rechtes und demgemäss im Sinne der §§ 741 und 1008 des B. G. B. vor.

Folgen wir zunächst der Ansicht *Sohms*[2]), so ist nach ihm Anteil am Vermögen gleichbedeutend mit Mitgliedschaft. Hieraus abgeleitet erscheinen die Anteile an den einzelnen Gegenständen als in der Mitgliedschaft wurzelnde Anteile personenrechtlicher Natur. Die Anteile sind als reine Personenrechte nicht übertragbar. Die Ansicht *Sohms* erklärt sich aus seiner Auffassung vom „Gegenstand". Gegenstand ist für ihn jedes Recht, über welches verfügt werden kann. Dies sind allein die Vermögensrechte; Personenrechte dagegen sind nicht verfügbar, darum auch keine „Gegenstände" und keine Vermögensrechte. Gegen *Sohm* lässt sich folgendes bemerken: Es gibt unzweifelhaft Personenrechte, über die verfügt werden kann, z. B. bei der Erbengemeinschaft und bei der Aktiengesellschaft. Dies muss *Sohm* selbst zugeben[3]). Andererseits gibt es auch Personenrechte, über die zwar nicht verfügt werden kann, wie ehemännliche Nutzniessung und Nutzniessung am Kindesvermögen, die aber gleichwohl in der Hauptsache Vermögensrechte sind. Hieraus geht

---

[1]) Siehe Anmerkung 4 vorige Seite.
[2]) *Sohm*, Der Gegenstand S. 68 ff.
[3]) „ „ „ S. 22.

hervor, dass die von *Sohm* aufgestellte Behauptung, Personenrechte sind keine Vermögensrechte und unübertragbar, der Wirklichkeit in vielen Fällen nicht entspricht. Aus diesen Gründen erhält *Sohms* Ansicht einen viel zu unbestimmten Charakter, um zur Charakterisierung eines so strittigen Institutes, wie die Gesamthand es ist, im Einzelnen herangezogen werden zu können [1]).

Es erscheint daher am richtigsten mit *Lehmann-Ring, Joerges* und *Binder* bei der Gesamthand Miteigentum nach Bruchteilen gemäss den §§ 745, 1008 B. G. B. an jedem einzelnen Vermögensgegenstande anzunehmen. Diese Ansicht hat den Vorzug, dass sie jede Unbestimmtheit vermeidet und jedem Einzelnen einen genau fixierten Anteil am einzelnen Vermögensgegenstande zuweist. Durch sie werden auch nicht, wie *Gierke* behauptet [2]), römisch-rechtliche Grundsätze in das deutsch-rechtliche Institut der Gesamthand hineingetragen, denn *Stobbe* hat nachgewiesen [3]), dass dem deutschen Rechte ebenso wie dem römischen Rechte Miteigentum nach Bruchteilen bekannt war; auch wird durch die Theorie der geteilten Mitberechtigung durchaus nicht reines Miteigentum mit der Gesamthand identifiziert, denn das trennende Moment zwischen beiden Instituten: auf der einen Seite Willensfreiheit, auf der andern persönliche Gebundenheit bleibt gewahrt. *Binder* [4]) und *Joerges* [5]) betonen ausdrücklich dte völlige Beschränkung des Einzelwillens, die sich vor allem nach ihnen in dem Ausschluss jeglicher Verfügung über die Anteile zeigt. Indessen ist hier doch eine Unterscheidung zu machen, soweit es sich nämlich um die Verfügung über den Anteil an dem einzelnen Gegenstande und um die Verfügung über den Anteil als Summe aller

---

[1]) Vgl. gegen *Sohm* besonders *Binder* in *Goldschmidts* Zeitschr. f. d. g. H. Bd. 59 S. 57 ff.

[2]) *Gierke*, Privatrecht II, S. 399 Anm. 73.

[3]) *Stobbe* in Zeitschrift für Rechtsgesch. IV, S. 212 ff.

[4]) *Binder*, Rechtsstellung des Erben III, S. 29.

[5]) *Joerges*, Zeitschr. f. d. g. H. Bd. 51, S. 64.

Teilrechte an den einzelnen Gegenständen handelt. Eine Verfügung über den Anteil an dem einzelnen Gegenstande ist grundsätzlich ausgeschlossen. Dies geht klar aus dem B. G. B. hervor, das überall bei den verschiedenen von ihm geregelten Arten der Gesamthand die Verfügung über den Anteil am einzelnen Vermögensgegenstande ausdrücklich ausschliesst [1]). Zwar ist auch, wie § 719 B. G. B. beweist, die Verfügung über den Anteil als Summe aller Teilrechte an den einzelnen Gegenständen im Prinzip verneint, allein hier lässt das B. G. B. doch zwei wichtige Ausnahmen zu in den §§ 725 und 2033; denn nach ersterem kann der Gläubiger den Anteil eines Gesellschafters pfänden, also zweifellos über dessen Anteil „verfügen“, während nach letzterem der Erbe über den Anteil am Nachlass als Ganzem frei verfügen kann. Aus beiden Bestimmungen des Gesetzes geht hervor, dass der Ausschluss der Verfügung über den Anteil gleich der Summe aller Teilrechte an den einzelnen Gegenständen seitens des Einzelnen nach B. G. B. jedenfalls kein Essentiale der Gesamthand mehr ist, dass also die von *Joerges* und *Binder* ganz allgemein aufgestellte Behauptung, der Einzelne dürfe überhaupt nicht über seinen Anteil verfügen, weder im Einzelnen noch im Ganzen, in letzterer Beziehung nicht zutrifft [2]). Wir kommen daher zu dem Resultat, dass es jedenfalls nach B. G. B. durchaus möglich ist, bei der Gesamthand eine Verfügung über den Anteil im Ganzen zuzulassen, freilich nicht so, wie beim reinen Miteigentum völlig unbeschränkt, sondern in der Weise, dass trotz der an sich möglichen freien Verfügung über den Anteil im Ganzen gleichwohl auch in dieser Beziehung eine Bindung des Einzelwillens im Interesse der Gesamtheit zu Tage treten muss. Dies ist sowohl bei der Gesell-

---

[1]) B. G. B. §§ 719, 1442, 2033 B. G. B.

[2]) *Joerges*, Zeitschr. f. d. g. H. Bd. 51, S. 81 gibt unter gewissen Voraussetzungen gleichfalls eine Verfügung über den Anteil am Ganzen zu.

schaft — der pfändende Gläubiger darf sich nicht ohne weiteres aus dem Anteile am Ganzen befriedigen, sondern muss erst die Gesellschaft aufkündigen[1] —, als auch bei der Erbgemeinschaft — wo ein Vorkaufsrecht der Miterben existiert[2]) — der Fall.

Was endlich die obligationen-rechtliche Seite der Gesamthand, die naturgemäss gegenüber der sachenrechtlichen in den Hintergrund tritt, betrifft[3]), so hat gemäss unsern Ausführungen jeder Gesellschafter an jeder Forderung der Gesamthand seinen genau fixierten Anteil, ohne im Einzelnen über diesen verfügen zu können, er kann nur, soweit eine Verfügung über den Anteil im Ganzen möglich ist, dann zu seinem Anteil darüber mitverfügen, im Übrigen steht der Gesamtheit die Verfügung über die einzelne Forderung im Ganzen zu. Eine Streitfrage besteht hier in Bezug auf die Zuständigkeit von Forderungen. Das Gesetz bestimmt darüber nicht wie in sachenrechtlicher Beziehung, dass eine Rechtsgemeinschaft der Mehreren bestehen solle. *Joerges* hat daher angenommen[4]), dass die Gesamthänder in Bezug auf Forderungen nicht in Rechtsgemeinschaft zu einander stehen, sondern vielmehr die allgemeinen Grundsätze über Gläubigermehrheit Anwendung zu finden hätten[5]). Nach ihm bestehen so viele auf dasselbe Ziel gerichtete Forderungen als Gesamthänder vorhanden sind. Der Schuldner kann daher beliebig an jeden derselben ganz leisten und wird dann von seiner Schuld befreit. Gegen *Joerges* spricht indessen der Wortlaut des Gesetzes, wenn dieses von Forderungen redet, die „zum Gesellschafts-

---

[1]) § 725 B. G. B.

[2]) § 2034,1 B. G. B.

[3]) Die passive Seite der Gesamthand, vor allem die Frage nach der Haftung, kann hier unerörtert bleiben, denn das Wesen der Gesamthand besteht im wesentlichen darin, dass sie nur in Bezug auf Rechte in Erscheinung tritt.

[4]) in Zeitschr. f. d g. H. Bd. 49, S. 179 unten.

[5]) § 420 ff., B. G. B.

vermögen gehören"[1]); denn hieraus geht hervor, dass, wie in sachenrechtlicher Beziehung Rechtsgemeinschaft der Mehreren besteht, dies auch in obligationenrechtlicher Beziehung nicht anders sein kann, da auch „die Forderungen zum Gesellschaftsvermögen gehören". Zum andern gelangt *Joerges* im Verfolg seiner Anschauung zu ganz unannehmbaren Konsequenzen[2]), denn nach ihm geht beim Austritt eines Gesellschafters und Eintritt eines neuen in Betreff der Forderungen nur die Dispositionsgewalt über die Forderungen auf den neuen Gesellschafter über, während es erst einer ausdrücklichen Zession seitens des Ausscheidenden an den neu Eintretenden bedarf, um diesen zu seinem Anteile in die Gesellschaftsforderungen succedieren zu lassen. Dies kommt in Praxis in Wirklichkeit wohl niemals vor, vielmehr geht hier ipso jure die Forderung auf den neuen Gesellschafter über. Kann somit *Joerges* Ansicht nicht zutreffend sein, so ist zu folgern, dass auch in Bezug auf Forderungen die Gesellschafter in Rechtsbeziehungen stehen; es muss also an alle zusammen geleistet werden[3]).

Ziehen wir das Resultat unserer Erörterungen, so kommen wir zu folgenden der Gesamthand des heutigen Rechtes wesentlichen Merkmalen:

1. Der Einzelwille ist im Innenverhältnis zu Gunsten der Gesamtheit persönlich verbunden, nach aussen treten die Gesamthänder nicht als einzelne, sondern in ihrer Verbundenheit „als kollektive Einheit" auf.
2. Es existiert nach aussen ein Sondervermögen, das zusteht der Gesamthand als solcher.
3. Nach innen löst sich das Vermögen in einzelne Teilrechte der Gesamthänder an jedem einzelnen Gegenstande auf.

---

[1]) §§ 719,2 u. 720 B. G. B.

[2]) Vgl. *Joerges* in Z. f. d. g. H. Bd. 49, S. 215 ff.

[3]) Übereinstimmend *Örtmann*, Kommentar II S. 780.

4. Kein Gesamthänder darf über seinen Anteil an dem einzelnen Gegenstande verfügen.
5. Über den Anteil als Summe aller Teilrechte an den einzelnen Gegenständen darf der Einzelne verfügen, doch muss auch hier eine gewisse Gebundenheit des Einzelwillens im Interesse der Gesamtheit zu Tage treten.
6. Bezüglich der Forderungen, die der Gesamthand zustehen, stehen die Gesamthänder in Rechtsgemeinschaft. Der Schuldner muss an alle gemeinsam leisten.

§ 11.

Die Reederei ist eine Gesamthand.

Soll nun die Reederei unter die Gesamthand subsummiert werden, so muss sie mit den im vorigen Paragraphen aufgezählten Wesensmerkmalen der Gesamthand übereinstimmen. Prüfen wir hieraufhin die Bestimmungen des H. G. B. über die Reederei, so ergibt sich im Einzelnen Folgendes:

ad 1. Bei der Gesamthand ist der Einzelwille persönlich gebunden, nach aussen treten die Gesamthänder als kollektive Einheit auf. In beiden Beziehungen stimmt die Reederei mit der Gesamthand überein. Denn dass die Reederei von dem Prinzipe durchdrungen ist, den Einzelwillen zu beschränken und den Gesamtwillen in den Vordergrund zu stellen, haben wir schon im Voraufgehenden in verschiedenen Beziehungen, so vor allem in der Unterwerfung des Einzelwillens unter Mehrheitsbeschlüsse und dem Ausschluss der Aufkündigung seitens des einzelnen Reeders festgestellt. Auch das mit Rechtsnotwendigkeit eintretende Anwachsungsrecht der Mitreeder an der aufgegebenen Part in den

Fällen des § 501, ferner die sofortige Bindung des Nachfolgers im Besitze der Part an alle voraufgehenden Beschlüsse und Geschäfte der Reederei [1]) beweisen die starke Gebundenheit des Einzelwillens zu Gunsten der Gesamtheit. Dass andererseits auch die Reederei nach aussen als solche, ohne juristische Person zu sein [2]), aufzutreten vermag, beweist einmal der Umstand, dass nach aussen in sichtbarer Weise ein Sondergut in Gestalt des Schiffsvermögens existiert, das als solches in den Fällen der §§ 486, 726, 753, H. G. B. den Schiffsgläubigern dinglich haftet [3]), andererseits auch der, dass der Korrespondentreeder „die Reederei" innerhalb seiner Befugnisse gemäss § 494 ohne Namensnennung der einzelnen Mitreeder vertreten kann, endlich noch der, dass der Reederei im § 508 H. G. B. ein besonderer Gerichtsstand vor dem Gerichte des Heimatshafens verliehen wird [4]). Es herrscht also im Innenverhältnis Bindung des Einzelwillens zu Gunsten der Gesamthand vor, während nach aussen die Reederei als solche in Erscheinung zu treten vermag: dem ersten Erfordernisse der Gesamthand ist also genügt.

ad 2. Ein weiteres Erfordernis der Gesamthand bildet die Existenz eines Sondergutes nach aussen hin. Nun besitzt die Reederei fraglos ein Sondergut in Gestalt des Schiffsvermögens. *Schaps* [5]) be-

---

[1]) § 504,3 H. G. B.

[2]) Vgl. oben § 4.

[3]) Die „Reederei" als Gesamtheit aller Mitreeder wird hierin dem Einzelreeder völlig gleichgestellt, der gleichfalls in diesen Fällen unpersönlich mit seinem aus Schiff und Fracht bestehenden Schiffsvermögen haftet; vgl. § 763.

[4]) ebenso auch dem Einzelreeder in § 488 H. G. B.

[5]) *Schaps*, Kommentar S. 95 Anm. 12.

streitet zwar ganz allgemein das Dasein jeglichen Reedereivermögens, seine Ansicht wird aber, was das Schiffsvermögen betrifft, durch § 763 H. G. B. widerlegt, denn hier bestimmt das Gesetz ausausdrücklich, dass die Reederei, genau so wie der Einzelreeder, ein Schiffsvermögen haben soll. Das Schiffsvermögen der Reederei besteht wie das des Einzelreeders aus Schiff, Schiffszubehör und Fracht [1]) [2]) [3]).

ad 3. Bei der Gesamthand existieren ideelle Eigentumsquoten an jedem einzelnen Gegenstande. Bei der Reederei ist es nicht anders. Hier tritt die Part zwar in erster Linie als ideeller Eigentumsanteil am Schiffe hervor, sie ist aber, da zum Schiffsvermögen, ausser dem Schiffe selbst, noch Schiffszubehör und Schiffsforderungen gehören, zu gleicher Zeit ein ideeller Anteil an allen diesen Gegenständen des Schiffsvermögens im Einzelnen. Die Part im Ganzen ist also die Summe aller Teilrechte an den einzelnen Gegenständen des Schiffsvermögens [4]).

ad 4. Kein Gesamthänder darf über seinen Anteil an den einzelnen Gegenständen verfügen; eine derartige Bestimmung fehlt bei der Reederei. Dass aber hier, wenigstens soweit es sich um Anteile an körperlichen Sachen handelt, nichts Anderes gelten kann, liegt auf der Hand; denn

---

1) *Schaps*, S. 83 Anm. 4 u. 5.

2) Gegen *Schaps* vgl. *Lehmann* in seinem Handelsr. S. 363.

3) Dass das Schiffsvermögen der Reederei nur ein besonderer Teil des Reedereivermögens überhaupt ist, darüber unten S. 54 u. 55.

4) Dafür, dass die Part nicht nur Eigentumsquote am Schiffe, sondern am ganzen Schiffsvermögen ist, vergl. *Coasck*, Handelsr. S. 592, ferner *Lehmann*, Handelsr. S. 360 und *Gierke*, Genossenschafts-Theorie S. 363,3.

welche Zustände würden sich andernfalls ergeben, wenn etwa jeder Einzelne beliebig über seinen Anteil an einem einzelnen Gegenstande des Schiffsvermögens, z. B. an einem Anker, einem Segel, einem Kompass usw. verfügen könnte! Nichts Anderes kann aber auch dementsprechend für Forderungen gelten; *Schaps* will zwar jeden einzelnen Mitreeder pro rata seiner Part über seinen Anteil an jeder einzelnen Reedereiforderung frei verfügen lassen, allein seine Ansicht führt zu praktisch höchst unbequemen Konsequenzen, vor allem, wenn die Zahl der Reeder sehr gross ist. Sie würde in diesem Falle den Reedereischuldner, der von jedem einzelnen Mitreeder ausgeklagt werden könnte, in eine äusserst schwierige Lage versetzen. Im H. G. B. findet *Schaps'* Ansicht keine Stütze. Sie ist daher zu verwerfen [1])

ad 5. Eine Verfügung über den Anteil im Ganzen als Summe aller Teilrechte an den einzelnen Gegenständen ist bei der Gesamthand zulässig, sofern sich auch hier eine gewisse Gebundenheit des Einzelwillens zeigt. Auch in diesem Punkte stimmt die Reederei mit der Gesamthand überein: der einzelne Mitreeder darf zwar grundsätzlich frei über seine Part im Ganzen verfügen, in zweifacher Weise ist aber auch hier sein Wille gebunden, denn einmal darf e die Part nicht an einen Ausländer veräussern, wenn dadurch das Schiff das Recht, die Reichsflagge zu führen, verlieren würde [2]), er kann dies nur mit

---

[1]) Übereinstimmend *Joerges* in Zeitschr. f. d. g. H. Bd. 49, S. 190, *Cosack*, Handelsrecht S. 596. *Bunsen* in Z. f. C. P. Bd. 26, S. 249.

[2]) § 503,2 H. G B.

Zustimmung aller Mitreeder, andererseits hat er die Veräusserung der Part bei Vermeidung von Vermögensnachteilen gemäss § 504 H. G. B. der Reederei sofort anzuzeigen.

ad 6. Bei der Gesamthand besteht endlich Rechtsgemeinschaft an Forderungen. Da das H. G. B. über die Zuständigkeit von Reedereiforderungen überhaupt schweigt, so steht nichts im Wege, anzunehmen, dass bezüglich dieser alle Mitreeder in Rechtsgemeinschaft stehen, und demgemäss der Reedereischuldner an alle gemeinsam zu zahlen hat. Wir können dies umsomehr annehmen, als zum mindesten bei den Frachtforderungen, welche gemäss § 763 in Verbindung mit § 756 H. G. B. zum Schiffsvermögen gehören, eine Rechtsgemeinschaft aller Reeder bestehen muss. Denn da das Schiffsvermögen als solches, wie wir oben gesehen haben, ein Sondervermögen der Reederei darstellt, welches der Reederei, d. h. der Gesamtheit aller Mitreeder gehört, und demnach ihnen allen gemeinsam zusteht, so können auch bezüglich der zu diesem Schiffsvermögen gehörigen Frachtforderungen alle Reeder nur in Rechtsgemeinschaft zu einander stehen [1]).

Aus dem Voraufgehenden geht hervor, dass die Reederei in der Tat in allen von uns fixierten Wesensmerkmalen der Gesamthand übereinstimmt. Wir kommen daher zu dem Resultat, dass die Reederei selbst eine Gesamthand ist. Diese Ansicht wird vor allem vertreten von *Gierke* [2]) und *Cosack* [3]), sowie in der Dissertation von *Jacobi* [4]).

---

[1]) Vgl. über die Zuständigkeit der übrigen Fracht- und sonstigen Reedereiforderungen unten S. 55.

[2]) *Gierke*, Theorie S. 359,3; Genossenschaftsr. I S. 967, Privatr. I, S. 671.

[3]) *Cosack*, Handelsr. S. 592.

[4]) *Jacobi*, Dissert. S. 32 ff.

Zu prüfen bleibt noch, ob sich auch die Bestimmungen der mecklenburgischen Ausführungsverordnung zum H. G. B. mit einer Subsumtion der Reederei unter die Gesamthand vereinigen lassen. Dass hier zunächst ein Korrespondentreeder stets vorhanden sein muss, verträgt sich durchaus mit dem Prinzip der Gesamthand. Er ist der Repräsentant der zu einer kollektiven Einheit verbundenen Personen[1]). Die Vorschrift des § 10 der mecklenburgischen Ausführungsverordnung, nach welcher die Stimmen der bei der Abstimmung fehlenden Reeder der Mehrheit zugezählt werden sollen, ist lediglich eine Ordnungsvorschrift. Auch das mecklenburgische Setzungsrecht ist endlich mit der Gesamthand durchaus vereinbar. Es ist ein Sonderrecht[2]), welches in gewissen Fällen den einzelnen Mitreedern eingeräumt ist, im Übrigen aber auf den Bestand der Reederei als solcher ohne Einfluss ist; denn durch die Ausübung des Setzungsrechtes wird die Reederei nicht etwa aufgelöst, sie besteht vielmehr fort, wenn auch unter verändertem Personenkreise.

§ 12.

Welche Art der Gesamthand kommt für die Reederei in Betracht?

Zu untersuchen ist nunmehr, welche Art der Gesamthand zur näheren Bestimmung der rechtlichen Natur der Reederei in Betracht zu ziehen ist. Vor allem, ob sich die Reederei unter eine der im materiellen Rechte geregelten Formen der Gesamthand subsummieren lässt, oder ob sie etwa eine Gesamthand eigener Art ist[3]).

---

[1]) Vgl. über die Vertretung der Gesamthand *Gierke*, Privatr. I, S. 686, Genossenschaftsr. II, S. 929 ff.

[2]) Dass Sonderrechte bei der Gesamthand durchaus denkbar sind, darüber *Gierke*, Theorie S. 344 ff.

[3]) *Gierke* in Holtzendorffs Encyclopädie Bd. I, S. 1009 ff. betrachtet die Reederei als eine Gesamthand eigener Art.

Wir haben schon gesehen, dass unser heutiges Recht vor allem in fünf Fällen die Gesamthand anerkannt hat[1]: Nach B. G. B. für die Gesellschaft, die ehelichen Gütergemeinschaften und die Erbengemeinschaft, nach H. G. B. für die offene Handelsgesellschaft und die Kommanditgesellschaft. Von diesen fünf Arten der Gesamthand scheinen nun auf die Reederei als eine Gesellschaft des Handelsrechtes in erster Linie die beiden letzteren in Betracht zu kommen. Allein hier bestehen tiefgreifende Unterschiede. Eine offene Handelsgesellschaft kann die Reederei schon aus dem Grunde nicht sein, weil diese unter ihrer Firma Rechte erwerben, klagen und verklagt werden kann[2], eine Kommanditgesellschaft, abgesehen davon, dass auch dieser eine Firma wesentlich ist, nicht, weil hier zwei Arten von Mitgliedern, unbeschränkt und beschränkt Haftende, unterschieden werden[3]. Es bleiben also nur noch die drei Arten der Gesamthand des B. G. B. übrig. Von diesen kommen die ehelichen Gütergemeinschaften als dem Familienrecht, die Erbengemeinschaft als dem Erbrecht angehörig naturgemäss nicht in Betracht. Es ist daher zu untersuchen, ob sich die Reederei mit der allein noch übrig bleibenden B. G. B.-Gesellschaft vereinigen lässt.

Gesellschaft im Sinne des B. G. B. ist „die vertragsmässige Vereinigung Mehrerer zur Förderung eines gemeinsamen Zweckes mittels gegenseitiger Leistungen“[4]. Als Essentialia der Gesellschaft erscheinen demgemäss folgende Punkte:

1. Es muss ein Vertrag Mehrerer vorhanden sein.
2. Die Gesellschafter müssen einen gemeinsamen Zweck verfolgen.

---

[1]) Siehe oben S. 29.

[2]) Vgl. § 124 H. G. B. Über weitere Abweichungen beider Institute zu vergleichen *Ribbeck*, Leipziger Dissertation.

[3]) § 161 H. G. B.

[4]) *Dernburg*, Bürgerl. Recht II, S. 531.

3. Es müssen Beiträge zur Förderung dieses Zweckes geleistet werden.

Prüfen wir hieraufhin die Bestimmungen über die Reederei, so ergibt sich:

ad 1. Auch die Reederei setzt einen Vertrag Mehrerer voraus [1]).

ad 2. Auch die Reeder verfolgen einen gemeinsamen Zweck, dieser ist sogar genau bestimmt, nämlich Erwerb durch die Seefahrt.

ad 3. Gemeinsame Leistungen zur Förderung des gemeinsamen Zweckes müssen auch seitens der Mitreeder gemacht werden, vgl. § 500,1 H. G. B.: „Jeder Mitreeder hat zu den Ausgaben der Reederei . . . . . beizutragen“.

Insofern stimmt also die Reederei mit den Wesensmerkmalen der Gesellschaft des B. G. B. überein; nun muss aber bei der Reederei noch ein weiteres Erfordernis hinzu kommen, nämlich das Miteigentum Mehrerer am Seeschiffe. Allein hier liegt kein trennendes Hindernis zwischen beiden Instituten vor, denn auch bei der B. G. B.-Gesellschaft ist es durchaus denkbar, dass sich diese wie die Reederei auf sachenrechtlicher Grundlage aufbaut. Man denke z. B. an den Fall, dass mehrere Miteigentümer eines Automobils eine Gesellschaft eingehen, um mit diesem einen regelmässigen Verkehr zwischen zwei Orten ins Leben zu rufen. In diesem Falle ist dann, wie bei der Reederei, das Miteigentum Mehrerer am gemeinsamen Objekte die Grundlage der Gesellschaft.

Da demnach Gesellschaft und Reederei in ihren wesentlichen Grundzügen übereinstimmen, so steht einer Subsummierung der Reederei unter die B. G. B.-Gesellschaft kein Hindernis entgegen. Es ist daher nicht nötig,

---

[1]) vgl. oben S. 23 ff.

mit *Gierke* anzunehmen, die Reederei sei eine Gesamthand eigener Art.

Die Ansicht, dass die Reederei eine Gesellschaft im Sinne des B. G. B. ist, ist erst in der neueren Literatur vertreten worden und zwar von *Lehmann*[1]) und *Bunsen*[2]).

§ 13.

Die Normen der B. G. B.-Gesellschaft finden auf die Reederei subsidiäre Anwendung.

Da die Reederei eine Gesellschaft ist, so haben, soweit nicht das Handelsgesetzbuch etwas Anderes bestimmt, gemäss § 2 E. G- zum H. G. B. die Vorschriften der B. G. B.-Gesellschaft auf die Reederei entsprechende Anwendung zu finden[3]). Im Einzelnen ergibt sich dann Folgendes:

a) Innenverhäitnisse.

Die Verhältnisse der Gesellschafter wie der Mitreeder untereinander regeln sich in erster Linie nach den beiden Instituten zu Grunde liegenden Verträgen. Erst soweit in diesen besondere Vorschriften nicht getroffen sind, greifen die Vorschriften des B. G. B. und des H. G. B. ein[4]).

1. Beitragspflicht.

Während nach B. G. B. die Gesellschafter gleiche Beiträge zu leisten haben, bestimmt sich die Höhe der Beiträge bei der Reederei nach der Grösse der Schiffsparten[5]). Über die Art der Beiträge bestimmt das B. G. B., dass diese auch

---

[1]) *Lehmann*, Handelsr. S. 361.

[2]) *Bunsen*, Zeitschr. f. Civ.-Proz. Bd 26, S 247.

[3]) Dass die Vorschriften der B. G. B.-Gesellschaft auf die Reederei subsidiäre Anwendung zu finden haben, bemerken auch *Boyens-Lewis* S. 241 ff. *Joerges*, Z. f. d. g. H. Bd. 49, S. 190 u. 209,4.

[4]) B. G. B. bestimmt dies bei den einzelnen Paragraphen ausdrücklich vgl. z. B. §§ 705, 706 „in Ermanglung anderweitiger Bestimmungen“, das H. G. B. in § 490.

[5]) § 706 B. G. B. — § 500 H. G. B.

in Diensten bestehen können. Dies gilt naturgemäss nicht für die Reederei, denn diese ist in erster Linie Kapitalbeteiligung am Seeschiffe. Hier sind ausschliesslich Geldbeiträge[1]) zu leisten. Diese werden als „vertretbare oder verbrauchbare Sachen“ gemäss § 706 Abs. 2, B. G. B. mit der Leistung gemeinsames Eigentum der Mitreeder.

2. Erhöhung der Beiträge.

Nach B. G. B. ist der einzelne Gesellschafter zu einer Erhöhung der Beiträge nicht verpflichtet, er kann also, da hierin „ein wichtiger Grund“ auch im Sinne des § 723 B. G. G. vorliegt, stets die Gesellschaft aufkündigen. Abweichendes gilt für die Reederei. Hier greifen die seerechtlichen Sondernormen des Abandon- und des mecklenburgischen Setzungsrechtes ein. Nach Reichsrecht hat also der überstimmte Mitreeder, wenn sich in den Fällen des § 501 die Beiträge erhöhen, die Wahl, ob er weiterhin Mitreeder sein will oder nicht. Im ersteren Falle ist er verpflichtet, die erhöhten Beiträge zu leisten, im letzteren Fall muss er die Part aufgeben, die der Mehrheit zuwächst, er wird dann von den zukünftigen Verbindlichkeiten der Reederei befreit. Nach mecklenburgischem Setzungsrechte[2]) muss in diesen Fällen die Mehrheit die Parten der überstimmten Minderheit, oder umgekehrt diese die Parten der Mehrheit übernehmen; eine Aufkündigung findet nach beiden Rechten in diesen Fällen bei der Reederei nicht statt, gemäss § 505 Abs. 3 H. G. B.

3. Haftung.

Die B. G. B.-Gesellschafter haften unter einander für diejenige Sorgfalt, die sie in eigenen Angelegenheiten an-

---

[1]) Vgl. § 500 H. G. B.: jeder Mitreeder hat . . . . zu den Ausgaben der Reederei, insbesondere zu den Kosten . . . . beizutragen.

[2]) Mecklenb. Ausführungsverordnung § 11 ff.

zuwenden pflegen [1]). Bei der Reederei ist zu unterscheiden, ob die Reeder Kaufleute sind oder nicht: sind sie Kaufleute, und dies ist der Fall, wenn das Seeschiff gemäss § 1 Nr. 5 H. G. B. verwandt wird, so haften sie nach § 347,1 H. G. B. untereinander für die Sorgfalt „eines ordentlichen Kaufmanns“ [2]); sind sie keine Kaufleute, so findet § 709 B. G. B. auch hier Anwendung; besonderes gilt für die Haftung des Korrespondentreeders, dieser haftet gesteigert für die Sorgfalt eines „ordentlichen Reeders“ [3]).

4. Anteile am Gewinn und Verlust.

Jeder Gesellschafter hat nach B. G. B. grundsätzlich gleichen Anteil am Gewinn und Verlust. Bei der Reederei bestimmen sich die Anteile am Gewinn und Verlust nach der Grösse der Part [4]). Abweichendes gilt auch für die Zeit der Verteilung. Während der Gesellschafter grundsätzlich erst Rechnungsabschluss, Gewinn- und Verlustverteilung nach der Auflösung der Gesellschaft, eventl. bei längerer Dauer derselben am Schlusse jeden Geschäftsjahres, verlangen kann, hat der Reeder diese Ansprüche, sobald das Schiff in den Heimatshafen zurückkehrt, resp. seine Reise in einem andern Hafen vollendet hat und die Schiffsmannschaft entlassen ist [5]).

5. Unveräusserlichkeit der Ansprüche aus dem Gesellschaftsverhältnisse.

Das B. G. B. bestimmt in § 717, dass die Gesellschafter Ansprüche, die ihnen aus dem Gesellschaftsverhältnisse gegen einander zustehen, nicht übertragen dürfen. Dieser Paragraph ist, da das H. G. B. eine entsprechende Be-

---

[1]) § 709 B. G. B.

[2]) Jedoch bleiben diejenigen Vorschriften des B. G. B. unberührt, nach welchen in bestimmten Fällen dem Schuldner nur Haftung für culpa lata oder culpa in concreto auferlegt wird; § 347,2 H. G. B.

[3]) § 497 H. G. B.

[4]) § 722 „ — § 502 H. G. B.

[5]) § 721 „ — § 502,2 „

stimmung nicht gibt, auch auf die Reederei anzuwenden. Die Reeder können demgemäss weder Ansprüche auf Leistung der Beiträge und solche gegen den Korrespondentreeder, noch Ansprüche auf Einsicht in die Bücher und auf Rechnungslegung im Einzelnen übertragen [1]. Übertragbar sind dagegen auch bei der Reederei im Einzelnen die in § 717 Satz 2 B. G. B. genannten Ansprüche

6. Geschäftsführung.

Die Geschäftsführung steht nach B. G. B. grundsätzlich allen Gesellschaftern gemeinsam zu, es ist also stets Einstimmigkeit erforderlich [2]; andererseits kann aber auch im Gesellschaftsvertrage bestimmt sein, dass Mehrheitsbeschlüsse entscheiden sollen [3], oder dass die Geschäftsführung einem oder mehreren Gesellschaftern übertragen wird [4], oder dass endlich jedem Gesellschafter die Geschäftsführung in der Weise zusteht, dass jeder ein Widerspruchsrecht gegen die Geschäftsführung des andern hat [5]. Alle diese Fälle sind auch bei der Reederei denkbar [6], doch kommen hier kraft Gesetzes nur zwei Fälle der Geschäftsführung in Betracht: Stimmenmehrheit [7], oder Übertragung der Geschäftsführung an einen Korrespondentreeder [8]. Das letztere ist in Mecklenburg in Folge der obligatorischen Bestellung des Korrespondentreeders allein der Fall.

Hat nach B. G. B. Stimmenmehrheit zu entscheiden, so wird diese nach der Zahl der Köpfe berechnet; anders nach H. G. B. bei der Reederei, hier ist Stimmenmehrheit für einen Beschluss erst dann vorhanden, wenn der Person

---

[1]) Vgl. *Fischer-Henle* § 17 B. G. B. Anm. 1.
[2]) § 709 Absatz 1, B. G. B.
[3]) § 709 „ 2, „
[4]) § 710 B. G. B.
[5]) § 711 „
[6]) § 490 H. G. B.
[7]) § 491 „
[8]) § 492 „

oder den Personen, welche für den Beschluss gestimmt haben, zusammen mehr als die Hälfte des ganzen Schiffes gehört[1]).

Die Geschäftsführung kann nach B. G. B. nur einem Gesellschafter, nach H. G. B. hiervon abweichend auch einem Nichtreeder übertragen werden. Hierzu ist jedoch Stimmeneinheit erforderlich. Die Stellung des Korrespondentreeders regelt sich demnach anders bei der Reederei, je nachdem er Mitreeder ist oder nicht.

Im ersteren Falle ist seine Stellung der des Geschäftsführers analog, sie bestimmt sich daher in erster Linie nach dem Gesellschaftsvertrage. Ist er in diesem oder erst später durch einen Nachtrag zum Gesellschaftsvertrage bestellt worden, so ist ihm damit, wie dem Geschäftsführer des B. G. B., eine Sonderstellung verliehen worden. Diese kann ihm daher grundsätzlich gegen seinen Willen nicht entzogen werden. Hiervon macht bereits das B. G. B. eine Ausnahme: die Befugnis zur Geschäftsführung kann dem Geschäftsführer entzogen werden, wenn ein wichtiger Grund vorliegt[2]). Noch weiter geht das H. G. B.; hier kann die Bestellung des Korrespondentreeders jederzeit widerrufen werden[3]). Im Übrigen gelten die Bestimmungen des B. G. B. über den Geschäftsführer auch für den Korrespondentreeder; vor allem bemisst sich sein Kündigungsrecht nach § 712 Absatz 2 B. G. B. Soweit sich aus dem Gesellschaftsvertrage etwas Anderes nicht ergibt, finden gemäss § 713 B. G. B. die Bestimmungen über den Auftrag Anwendung.

Ist der Korrespondentreeder kein Reeder, so unterliegt seine Stellung, wenn er die Geschäftsführung unentgeltlich besorgt, den Vorschriften über den Auftrag, wenn

---

[1]) § 491 Abs. I, Satz 4.

[2]) § 712 B. G. B. Abs. 1.

[3]) § 492,2 H. G. B.

entgeltlich, denen über den Dienstvertrag; dementsprechend regelt sich auch sein Kündigungsrecht nach § 671 resp. 623 ff. B. G. B.[1]).

Im Einzelnen sind dem Korrespondentreeder gegenüber dem Geschäftsführer noch besondere Verpflichtungen den Reedern gegenüber auferlegt. So sagt das Gesetz, dass er sich nach den gefassten Beschlüssen zu richten, diese zur Ausführung zu bringen und in wichtigeren Angelegenheiten besondere Reedereibeschlüsse einzuholen habe[2]). Ferner hat der Korrespondentreeder kraft besonderer gesetzlicher Vorschrift noch die Pflicht, Buch zu führen, die Belege aufzubewahren und auf Beschluss der Reederei dieser jederzeit Rechnung zu legen[3]). Im Übrigen sind sowohl den von der Geschäftsführung ausgeschlossenen Gesellschaftern, wie Mitreedern weitgehende Informationsrechte kraft besonderer gesetzlicher Bestimmung nach B. G. B. und H. G. B. verliehen[4]). Ist bei der Reederei dieses Informationsrecht ausgeschlossen oder beschränkt worden, so gelangt § 716 Abs. 2 B. G. B. auch hier zur Anwendung. Trotz Ausschliessung oder Beschränkung des Informationsrechtes hat also der Reeder, wenn der Verdacht unredlicher Geschäftsführung seitens des Korrespondentreeders besteht, dieses Recht.

b) Aussenverhältnisse.

1. Vertretung.

Die Vertretung der Gesellschaft steht im allgemeinen allen Gesellschaftern gemeinsam, die der Reederei, wenn ein Korrespondentreeder nicht bestellt ist, der Mehrheit

---

[1]) Mit dem Voraufgehenden übereinstimmend: *Boyens-Lewis* S. 253, *Lehmann*, Handelsr. S. 353. Anderer Meinung: *Schaps*, S. 105, Anm 5, *Walter*, Dissertation, der Korrespondentreeder S 30.

[2]) § 496 H. G B.

[3]) Vgl. § 498 und § 499 H. G. B.

[4]) § 716 B. G. B. — § 498 H. G. B.

zu. Ist nach B. G. B. ein Gesellschafter zur Geschäftsführung berufen worden, so bestimmt § 714 B. G. B., dass er im Zweifel auch ermächtigt sei, die Gesellschafter Dritten gegenüber zu vertreten. Im Gegensatz hierzu bestimmt H. G. B. § 493 für den Korrespondentreeder, dass dieser „kraft seiner Bestellung befugt ist, alle Geschäfte und Rechtshandlungen vorzunehmen, die der Betrieb einer Reederei mit sich bringt". Aus diesen Bestimmungen ergibt sich eine völlig verschiedene Rechtsstellung des Geschäftsführers einerseits und des Korespondentreeders andererseits. Zwar beruht auch die Stellung des Korrespondentreeders lediglich auf Gesellschaftsvertrag, nicht auf Gesetz, er ist demnach — auch nach mecklenburgischem Rechte [1]) — lediglich erwählter, nicht gesetzlicher Vertreter der Reederei, das H. G. B. verleiht ihm aber, wenn er bestellt ist, im Gegensatz zu dem Geschäftsführer des B. G. B. in gewissem Umfange eine gesetzlich fixierte Vertretungsmacht. Während der B. G. B.-Gesellschafter gemäss den allgemeinen Vorschriften [2]) Dritten gegenüber die Namen aller von ihm vertretenen Gesellschafter nennen muss, der Dritte, wenn er sicher gehen will, die Vollmacht des Geschäftsführers prüfen und im Prozess, wenn er eine Forderung gegen die Gesellschaft zu haben behauptet, beweisen muss, ist von alledem bei der Vertretungsmacht des Korrespondentreeders nicht die Rede. Vielmehr berechtigt und verpflichtet der Korrespondentreeder innerhalb seiner gesetzlich fixierten Vertretungsmacht — „er ist ermächtigt, alle Rechtsgeschäfte und Rechtshandlungen abzuschliessen, die der Geschäftsbetrieb einer Reederei mit sich bringt" [3]) — ohne weiteres die Reederei. Es bedarf nicht einmal der Namensnennung der von ihm vertretenen Reeder [4]). Der dritte braucht

---

[1]) Vgl. oben S. 14 u. 15.
[2]) der §§ 164 ff.
[3]) § 493,1 H. G. B.
[4]) § 494,1 „

demgemäss weder die Vollmacht des Korrespondentreeders zu prüfen, noch im Prozesse zu beweisen [1]). Nur in den vom Gesetze besonders aufgezählten Fällen des § 493,5 H. G. B. bedarf auch der Korrespondentreeder einer Spezialvollmacht, hier wird also die Reederei nicht durch den Korrespondentreeder ohne weiteres verpflichtet. Der Dritte hat daher im Einzelfalle die Spezialvollmacht zu prüfen und im Prozesse eventl. zu beweisen.

Die Vertretungsmacht des Geschäftsführers der B. G. B.-Gesellschaft kann, wenn sie zugleich mit der Geschäftsführung erteilt war, nur mit dieser zusammen widerrufen werden, wenn ein wichtiger Grund vorliegt. Die Bestellung des Korrespondentreeders und damit auch seine Vertretungsmacht nach aussen ist dagegen jederzeit widerruflich [2]).

2. Vermögen.

Die Gesellschaft des B. G. B. besitzt als Gesamthand ein Sondervermögen, das aus den § 718 B. G. B. aufgezählten Bestandteilen besteht. Eine ähnliche Bestimmung fehlt bei der Reederei, demgemäss hat hier § 718 B. G. B. ergänzend einzutreten. Daraus folgt, dass auch die Reederei ganz allgemein ein Vermögen besitzt [3]). Als besonderer Teil dieses Vermögens tritt — vor allem der Haftung wegen — das bereits oben erwähnte [4]) Schiffsvermögen in Erscheinung. Zu diesem gehören, wie wir bereits gesehen haben, Schiff, Schiffszubehör und Fracht. Soweit daher die der Reederei gehörigen Gegenstände nicht zum Schiffsvermögen gehören,

---

[1]) Eine Beschrankung des Umfanges der Vertretungsmacht ist zwar zulässig, der Dritte braucht sie aber nicht gegen sich gelten zu lassen, wenn er sie nicht kannte, vgl. § 495 H. G. B.

[2]) § 715 B. G. B. — § 492 H. G B

[3]) Für die Existenz eines Reedereivermögens besonders *Gierke*, Gen.-Theorie S. 363; *Cosack*, Handelsr. S. 595; *Lehmann*, Handelsr. S. 363; *Joerges* i. Z. f. d. g. H. Bd. 49, S. 202. Dagegen *Schaps* Komm. S. 95, Anm. 12; *Wagner*, Seer. S. 188.

[4]) Siehe oben S. 40 unten, 41 oben.

bilden sie das sonstige Reedereivermögen (das Landvermögen der Reederei); zu ihm gehören in erster Linie Forderungen, soweit sie nicht als Frachtforderungen gemäss § 756 H. G. B. zum Schiffsvermögen gehören[1]).

3. Schulden.

Zum Vermögen der B. G. B.-Gesellschaft gehören auch die Schulden, deren Bezahlung aus dem Gesellschaftsvermögen verlangt werden kann[2]). Daraus ergibt sich für die Reederei, dass auch sie Schulden haben kann, und zwar nicht nur hinsichtlich der Reedereischulden, für die allein das Schiffsvermögen haftet[3]), sondern auch hinsichtlich derer, wo das Gesetz persönliche Haftung pro rata der Part[4]) oder beschränkt-persönliche Haftung auf einen bestimmten Betrag statuiert. In den beiden letzten Fällen erkennt *Lehmann* Reedereischulden nicht an[5]).

4. Haftung.

Für die Schulden der Gesellschaft des B. G. B. haftet in erster Linie das Gesellschaftsvermögen, daneben hat aber auch der Gläubiger die Befugnis, gemäss den allgemeinen Grundsätzen der §§ 420 ff. B. G. B. die einzelnen Gesellschafter geteilt oder solidarisch in Anspruch zu nehmen. Von diesen Normen des B. G. B. bestehen bei der Reederei Abweichungen nach zwei Richtungen hin. Einmal kann der Reedereigläubiger, wenn er Schiffsgläubiger ist, ledig-

---

[1]) Für diese „sonstigen Reedereiforderungen" muss da auch sie zum Reedereivermögen gehören, (analog den §§ 719 u. 720 B. G. B.), dasselbe gelten, wie für die zum Schiffsvermögen gemäss § 756 H. G. B. gehörigen Frachtforderungen, d. h. die Reeder stehen bezüglich jeder einzelnen Forderung in Rechtsgemeinschaft, und der einzelne Reeder darf nicht über seinen Anteil an der Forderung im Einzelnen verfügen, vgl. oben S. 37 ff. u. 43.

[2]) Vgl. B. G. B. § 735, *Endemann*, Bürg. Recht Bd. I S. 1138; *Knocke* in *Fischer's* Abhandlg. Bd. VII Heft 3 S. 76.

[3]) § 486 H. G. B. — § 771 ff. H. G. B.

[4]) § 507 „

[5]) *Lehmann*, Handelsrecht S. 364.

lich das Schiffsvermögen als solches in Anspruch nehmen, nicht aber die Reeder persönlich. Andererseits ist im Gegensatze zu dem für die Gesellschaftsgläubiger bei der persönlichen Inanspruchnahme der Gesellschafter hauptsächlich in Betracht kommenden § 427 B. G. B. bei der Reederei in den Fällen der persönlichen Haftung pro rata der Part und der beschränkt-persönlichen Haftung[1]) die Schuld von vornherein unter die Reeder verteilt. Im Übrigen hat der Reedereigläubiger gemäss unserer Auffassung, dass auch in den Fällen der Ratenhaftung und der beschränkt-persönlichen Haftung Reedereischulden anzuerkennen sind, die Befugnis, sich an das Reedereivermögen als Ganzes zu halten, wobei er sich freilich, wenn Schiffsgläubiger vorhanden sind, gefallen lassen muss, dass diese das Schiffsvermögen zu ihrer ausschliesslichen Befriedigung aus dem Reedereivermögen als Ganzem absondern. Der Gläubiger wird sich dann an das Reedereivermögen halten, wenn ausser dem Schiffsvermögen — denn Schiffsgläubiger werden stets vorhanden sein — noch sonstiges Reedereivermögen vorhanden ist, und die Zahl der Reeder sehr gross ist, so dass die Ausklagung eines jeden von ihnen pro rata der Part für ihn zu umständlich wäre. Ist dagegen sonstiges Reedereivermögen nicht vorhanden, so bleibt freilich dem Gläubiger nichts Anderes übrig, als jeden Reeder pro rata der Part in Anspruch zu nehmen.

5. Verfügung über die Anteile.

Da Gesellschaft wie Reederei Arten der Gesamthand sind, so existieren bei beiden nach der hier vertretenen Auffassung

---

[1]) Bestritten ist, ob in den Fällen der beschränkt-persönlichen Haftung der §§ 771 ff. H. G. B. Ratenhaftung oder persönliche Haftung auf den ganzen Betrag in Frage kommt. Es dürfte aber bei der Reederei auch hier § 507 in Anwendung kommen. Übereinstimmend *Pappenheim*, Seerecht S. 284 ff. Anders *Schaps* S. 134 u. *Sieveking*, das deutsche Seerecht S. 21.

von der Gesamthand [1]) Anteile an jedem einzelnen zum Vermögen gehörigen Gegenstande; das B. G. B. redet von „Anteilen", das H. G. B. von „Schiffsparten" [2]). Hinsichtlich der Verfügungsgewalt über das Teilrecht am einzelnen Vermögensgegenstande stimmen beide Institute überein: Das B. G. B. bestimmt ausdrücklich, dass ein Gesellschafter über seinen Anteil am einzelnen Gegenstande nicht verfügen dürfe [3]). Dass für die Reederei dasselbe gelten muss, haben wir bereits gesehen [4]). Abweichend vom B. G. B. ist dagegen bei der Reederei die Verfügung über den Anteil am Ganzen = der Summe aller Teilrechte an den einzelnen Gegenständen geregelt. Während nach B. G. B. der Gesellschafter auch nicht über seinen Anteil am Ganzen verfügen darf, steht bei der Reederei dem einzelnen Reeder grundsätzlich die Verfügung über seinen Anteil am Ganzen frei, mit der Ausnahme, dass er ihn nicht an einen Ausländer veräussern darf, wenn dadurch das Schiff das Recht, die Reichsflagge zu führen, verlieren würde [5]). Dass auch bei der B. G. B.-Gesellschaft eine gewisse Verfügbarkeit über den Gesellschaftsanteil am Ganzen insoweit anerkannt ist, als der Gläubiger eines Gesellschafters dessen Anteil am Ganzen pfänden darf, haben wir bereits oben bemerkt [6]).

6. Kompensation.

Nach B. G. B. § 719,2 darf der Schuldner nicht eine zum Gesellschaftsvermögen gehörige Forderung gegen eine ihm gegen den einzelnen Gesellschafter zustehende Forderung

---

[1]) Siehe oben S. 35 ff.

[2]) Da es, wie wir gesehen haben, ausser dem Schiffsvermögen auch noch sonstiges Reedereivermögen gibt, so ist dementsprechend die Schiffspart nicht nur ein Anteil am Schiffe und an jedem einzelnen Gegenstande des Schiffsvermögens, sondern auch an jedem einzelnen Gegenstande des sonstigen Reedereivermögens.

[3]) § 719 B. G. B.

[4]) Siehe oben Seite 41 u. 42.

[5]) § 503 H. G. B.

[6]) Siehe oben S. 36.

aufrechnen. Bei der Reederei findet sich eine derartige Bestimmung nicht. Auch hier greift daher das B. G. B. ergänzend ein[1]; im Einzelnen ergibt sich für die Aufrechnung von Reedereiforderungen Folgendes:

1. Die Reederei ist forderungsberechtigt; hat in diesem Falle der Reedereischuldner eine Gegenforderung gegen die Reederei, so kann er aufrechnen gemäss allgemeinen Grundsätzen; dasselbe gilt, wenn ein Mitreeder Schuldner der Reederei ist, und ihm zugleich eine Forderung gegen diese zusteht. Hat aber der Schuldner resp. der Mitreeder keine Forderung gegen die Reederei, sondern nur gegen den einzelnen Mitreeder, so kann er nach der Vorschrift des § 719 Abs. 2 B. G. B. nicht aufrechnen. Ist die Gegenforderung zwar gegen die Reederei gerichtet, aber nur zum Schiffsvermögen gehörig, so ist Aufrechnung nur möglich, wenn die Forderung der Reederei ebenfalls eine Forderung aus dem Schiffsvermögen ist[2].
2. Die Reederei ist Schuldnerin. In diesem Falle kann die Reederei aufrechnen gemäss dem unter 1. Gesagten, wenn ihr eine Gegenforderung gegen den Reedereigläubiger zusteht. Hat dagegen nur einer der Mitreeder eine kompensable Gegenforderung gegen den Reedereigläubiger, so kann nicht aufgerechnet werden. Dasselbe gilt, wenn der Gläubiger eine Schiffsforderung gegen die Reederei und ein Mitreeder eine Forderung gegen den Schiffsgläubiger hat[3].
3. Geht der Gläubiger in den Fällen der persönlichen und der beschränkt-persönlichen Haftung nicht

[1] Übereinstimmend: *Lehmann*, Handelsrecht S. 363 Anm. 5. Anders: *Schaps* S. 97 Anm. 16.

[2] Ebenso *Schaps* S. 97 Anm. 16 a. E.

[3] Übereinstimmend *Jacobi* S. 67.

gegen das Landvermögen der Reederei, sondern gegen die einzelnen Reeder pro rata ihrer Part vor, so kann jeder einzelne Mitreeder ihm gegenüber unbeschränkt mit seinen Privatforderungen aufrechnen. Eine Schwierigkeit ergibt sich, wenn der Gläubiger die einzelnen Reeder pro rata ihrer Part in Anspruch nimmt, während zu gleicher Zeit die Reederei eine Forderung gegen den Gläubiger hat. Hier wäre es eine Unbilligkeit, wenn den einzelnen Reedern Zahlung zugemutet würde, während der Gläubiger ihnen in ihrer Gesamtheit schuldet. Hier wird man billigerweise den Mitreedern die Befugnis einräumen müssen, die Befriedigung des Reedereigläubigers etwa analog dem § 129 Abs. 3 H. G. B. so lange verweigern zu dürfen, als sich der Reedereigläubiger durch Aufrechnung gegen eine fällige Forderung der Reederei befriedigen kann.

7. Zugehörigkeit von Forderungen zum Gesellschaftsvermögen.

Hinsichtlich der Zugehörigkeit von Forderungen zum Gesellschaftsvermögen schützt das B. G. B. den Gesellschaftsschuldner, indem zu seinen Gunsten die allgemeinen Vorschriften über die Zession von Forderungen Anwendung finden sollen [1]). Das gleiche gilt mangels anderweitiger Bestimmungen im H. G. B. entsprechend für die Zugehörigkeit von Reedereiforderungen.

c) Auflösung, Liquidation, Wechsel der Mitglieder.

Das B. G. B. kennt für die Gesellschaft eine ganze Reihe von Auflösungsgründen, aus denen sich die überwiegende Bedeutung der Persönlichkeit des einzelnen Gesellschafters für die übrigen ergibt. So endigt die B. G. B.-

---

[1]) § 720 B. G. B.

Gesellschaft durch Aufkündigung eines Gesellschafters [1]) oder dessen Gläubigers [2]), durch Tod [3]) oder Konkurs [4]) des Einzelnen. Alle diese Endigungsgründe kommen naturgemäss für die Reederei, wo die vermögensrechtliche Seite überwiegt, nicht in Betracht. Sie sind sämtlich kraft besonderer Bestimmung des H. G. B. ausgeschlossen [5]). Nur § 726 B. G. B., wonach die Gesellschaft endigt, wenn der Zweck erreicht oder seine Erreichung unmöglich geworden ist, kann auch auf die Reederei Anwendung finden. Als besondere Endigungsgründe der Reederei kennt das H G. B. nur den Mehrheitsbeschluss, die Reederei aufzulösen, dem der Beschluss, das Schiff zu verkaufen, gleichsteht [6]). Nach mecklenburgischem Rechte endigt die Reederei auch in diesen Fällen nicht, denn hier greift wiederum das Setzungsrecht Platz, die Minderheit kann also die Parten der Mehrheit übernehmen und die Reederei besteht dann trotz des Auflösungsbeschlusses und des Beschlusses, das Schiff zu verkaufen, fort [7]).

Nach der Auflösung der B. G. B.-Gesellschaft findet die Auseinandersetzung statt, die das B. G. B. in den §§ 730 ff. eingehend regelt. Das H. G. B. enthält von der Bestimmung abgesehen, dass der Verkauf des Schiffes öffentlich und im Heimatshafen resp. in einem inländischen Hafen erfolgen solle [8]) keinerlei Bestimmung über das Auseinandersetzungsverfahren. Die Vorschriften des B. G. B. gelangen daher auch hier zur Anwendung. Mit dem Augenblicke der Auf-

---

1) § 723 B. G. B.
2) § 725 „
3) § 727 „
4) § 728 „
5) § 505,2 u. 3 H. G. B.
6) § 506 H. G. B.
7) § 11 Meckl.-Schw. Ausführg.-Verordng. zum H. G. B.
8) Vgl. § 506,2 H. G. B. und die Ausnahmen in § 20 der Meckl. Ausführg.-Verordng.

lösung erlöschen, wie die Befugnisse des Geschäftsführers, demgemäss auch die des Korrespondentreeders, soweit nicht im Reedereivertrage etwas Anderes bestimmt ist. Die Geschäftsführung steht von nun an allen Reedern gemeinsam zu, doch können sie auch fernerhin den Korrespondentreeder gemeinsam mit der Führung der Liquidationsgeschäfte beauftragen [1]). Im übrigen gilt gemäss § 730 B. G. B. die Reederei, soweit der Zweck der Reederei es erfordert, als fortbestehend, so bezüglich der Beendigung der schwebenden Geschäfte, ferner zwecks Eingehung neuer Geschäfte, sowie zur Erhaltung und Verwaltung des Reedereivermögens. Dieses ist in Geld umzusetzen, die Schulden sind zu bei richtigen, die Einlagen sind zurück zu erstatten, und der Rest ist unter die Reeder gemäss der Grösse ihrer Parten zu verteilen. Ergibt sich ein Manko, so haben die Reeder hierfür aufzukommen, ein jeder muss nach der Grösse seiner Part zur Deckung der Schulden beitragen [2]).

Ein Wechsel unter den Mitgliedern der B. G. B.-Gesellschaft findet im Allgemeinen nicht statt [3]). Doch kann im Gesellschaftsvertrage etwas Anderes bestimmt sein; so kann die Gesellschaft fortbestehen bei Kündigung, Tod, Konkurs des Einzelnen, es kann sogar ein Gesellschafter, in dessen Person ein Grund vorliegt, der die übrigen zur Kündigung veranlassen könnte [4]), aus der Gesellschaft ausgeschlossen werden; über den Eintritt neuer Gesellschafter bestimmt das B. G. B. nichts. Da jedoch auch der Erbe in die bestehende Gesellschaft eintreten kann [5]), so lässt sich daraus schliessen, dass auch bei der B. G. B.-Gesellschaft

---

[1]) Übereinstimmend *Boyens-Lewis* S. 291. Anderer Meinung *Lehmann*, Handelsr. S. 367; *Schaps*, Kommentar S. 507.

[2]) §§ 736, 737 B. G. B.

[3]) Vgl. Seite 59 unten u. 60.

[4]) §§ 736, 737 B. G. B.

[5]) § 727 Abs. 2 B. G. B.

der Eintritt neuer Gesellschafter durchaus möglich ist[1]. Was bei der Gesellschaft als Ausnahme erscheint, ist bei der Reederei die Regel. Hier können kraft gesetzlicher Vorschrift die einzelnen Mitreeder zu jeder Zeit ausscheiden, wie neue an ihre Stelle treten können; wer die Part erwirbt, wird dadurch Mitglied der Reederei mit allen sich daraus ergebenden Rechten und Pflichten[2]. Doch findet im Gegensatz zum B. G. B. eine Ausschliessung des einzelnen Reeders nicht statt[3].

d) Stellung der Reederei im Civilprozesse.

Dem materiellen Recht entsprechend regelt sich auch in zivilprozessualer Hinsicht die Reederei nach den analogen Rechtsätzen über die Gesellschaft, sofern nicht im H. G. B. etwas Abweichendes bestimmt ist. Dies ist nur insofern der Fall, als für die Reederei nach H. G. B. ein besonderer Gerichtsstand vor dem Gerichte des Heimatshafens für alle Klagen gegen die Reederei anerkannt ist[4]. Dagegen ist vom Gesetze ein besonderer Gerichtsstand für die B. G. B.-Gesellschaft nicht anerkannt. Im Übrigen gelangen die zivilprozessualen Grundsätze der Gesellschaft zur Anwendung.

Von diesem Gesichtspunkte aus ergibt sich auch die Lösung der sehr umstrittenen Frage nach der Parteifähigkeit der Reederei. Diese wird von der einen Seite, besonders von *Gierke*[5]) und *Cosack*[6]), prinzipiell bejaht, von der anderen Seite, besonders von *Schaps*[7]), ebenso bestimmt ver-

---

[1]) Übereinstimmend *Fischer-Henle* § 756 Anm. 6; *Planck*, Kommentar § 736 Anm. 2. Anderer Meinung *Knocke* in *Fischers* Abhandlungen Bd. VII Heft 3 S. 131 ff.

[2]) § 504 H. G. B.

[3]) § 737 B. G. B. — § 505,3 H. G. B.

[4]) § 508 H. G. B.

[5]) *Gierke*, Gen.-Theorie S. 360.

[6]) *Cosack*, Handelsr. S. 395; ebenso Reichsoberhandelsgericht VII S. 147, VIII S. 342 ff.

[7]) *Schaps* S. 96 Anm. 13.

neint. Zwar ist diese Frage auch bei der B. G. B.-Gesellschaft nicht unbestritten, allein es hat sich hier doch eine bestimmte Meinung dahin gebildet, dass die B G. B.-Gesellschaft jedenfalls keine Parteifähigkeit besitzt [1]). Dass diese Ansicht auch dem Willen des Gesetzgebers entspricht, geht daraus hervor, dass das Gesetz den beiden im H. G. B. geregelten Arten der Gesamthand, der offenen Handelsgesellschaft und der Kommanditgesellschaft, kraft ausdrücklicher Bestimmung Parteifähigkeit verleiht. Wäre es der Wille des Gesetzgebers gewesen, dass alle von ihm behandelten Arten der Gesamthand Parteifähigkeit besitzen sollten, so hätte es einer besonderen Bestimmung nicht erst bedurft. Argumentum e contrario ist, dass das Gesetz prinzipiell den von ihm geregelten Arten der Gesamthand keine Parteifähigkeit beilegt, und dass es nur bei der offenen Handelsgesellschaft und Kommanditgesellschaft eine Ausnahme von diesem Prinzipe macht. Da nun bei der B. G. G.-Gesellschaft eine Bestimmung fehlt, die ihr Rechtsfähigkeit verleiht, so folgt daraus, dass sie nicht parteifähig ist [2]).

So wenig daher die Gesellschaft parteifähig ist, kann es dementsprechend die Reederei sein [3]), zumal es auch bei ihr an einer Bestimmung fehlt, die ihr Parteifähigkeit verleiht. Es müssen demnach sämtliche Reeder zugleich klagen und alle zusammen verklagt werden; die Klageschrift muss gemäss § 253 Nr. 1 C. P. O. die Namen aller Reeder enthalten. Indessen wird man hiervon billigerweise eine Ausnahme machen müssen, soweit es sich nämlich um Forderungen handelt, deren Befriedigung zum Schiffsvermögen verlangt werden kann. Denn da für diese ausschliesslich das Schiffsvermögen als solches haftet, und es nach § 763

---

[1]) Vgl. *Planck*, Kommentar zum B. G. B. Bd. II S. 493; *Gaupp-Stein*, Kommentar z. C. P. O. S. 134,3; *Knocke* in *Fischers* Abhandl. § 30.

[2]) Anderer Meinung *Seuffert*, Kommentar zur C. P. O. Bd. I S. 70, d.

[3]) Übereinstimmend *Schaps* S. 96 Anm. 13; *Lehmann*, Handelsrecht S 359,6.

H. G, B. ganz gleichgültig ist, ob dieses einem einzelnen Reeder oder mehreren gehört, so wäre es eine zwecklose Umständlichkeit, wenn man verlangen wollte, dass auch in diesem Falle sämtliche Reeder in der Klageschrift aufgezählt würden. Hierdurch würde dem Schiffsgläubiger nur die Geltendmachung seiner Forderung erschwert, was nicht der Wille des Gesetzes sein kann. Aus diesem Grunde ist der Reederei gewissermassen insoweit passive Parteifähigkeit zu verleihen [1]).

Ist ein Korrespondentreeder bestellt, was nach mecklenburgischem Rechte stets der Fall ist, so ist er gemäss § 493 H. G. B. befugt, die Reederei gerichtlich zu vertreten [2]). Es kann demnach die Klage gegen ihn gerichtet werden, jedoch bedarf es, da, wie wir gesehen haben, die Reederei nicht parteifähig ist, grundsätzlich in der Klageschrift der Aufzählung sämtlicher Mitreeder [3]). Soweit es sich dagegen um eine Forderung handelt, deren Befriedigung aus dem Schiffsvermögen verlangt werden kann, genügt es, wenn gegen den Korrespondentreeder als Vertreter der Reederei ohne namentliche Aufzählung der einzelnen Mitreeder geklagt wird [4]) [5]).

---

[1]) Vgl. *Lehmann*, Handelsr. S. 363 No. 4 unt. a.

[2]) Vgl. § 493,3 H. G. B. — Das B. G. B. legt dem Geschäftsführer der Gesellschaft die Befugnis, die Gesellschaft gerichtlich zu vertreten, nicht bei. Daraus ist zu folgern, dass er im Zweifel nicht, wie der Korrespondentreeder, zur Vertretung der Gesellschaft befugt ist. Übereinstimmend: *Hellwig*, Anspruch und Klagerecht S. 199.

[3]) Übereinstimmend *Schaps*, Kommentar S. 108 Anm. 11.

[4]) Dass auch dem Korrespondentreeder gemäss § 173 C. P. O. zugestellt werden kann, darüber zu vergleichen: *Gaupp-Stein*, Komment. z. C. P. O. Anm. 3 z. § 473; *Wagner*, Seerecht S. 204. *Sydow-Busch*, Komment. z. C. P. O. § 173 Anm. 1.

[5]) Ob der Korrespondentreeder verpflichtet ist, die Vertretung vor Gericht zu übernehmen, ist streitig. Nach innen ist er jedenfalls nach § 497 H. G. B. dazu verpflichtet; dagegen kann er von Dritten, wie aus den Worten des Gesetzes „der Korrespondentreeder ist befugt“ . . . . . hervorgeht, nicht zur Vertretung gezwungen werden; zu vergleichen hierüber Entscheidungen des Reichsgerichts Bd. I S. 297 ff.

Für die Zwangsvollstreckung kommt § 736 C. P. O. auch für die Reederei in Betracht, es bedarf also grundsätzlich eines Urteils, das gegen alle Reeder ergangen ist. Soll dagegen in das Schiffsvermögen vollstreckt werden, so muss es nach dem vorher Gesagten genügen, wenn ein Urteil gegen die Reederei, resp. den Korrespondentreeder als Vertreter der Reederei, ergangen ist.

e) Stellung der Reederei im Konkurse.

Bestritten ist die Stellung der Reederei im Konkurse; dieselbe Streitfrage besteht auch bezüglich der Gesellschaft. Da nun beide Institute, wie wir gesehen haben, nicht parteifähig sind, so können sie auch nicht konkursfähig sein[1][2].

[1]) Gegen einen Reedereikonkurs spricht auch, dass das H. G. B ebensowenig wie das B. G. B. einen Gesellschftskonkurs, einen Reedereikonkurs erwähnt, ferner dass K. O. § 209 trotz Aufzählung der verschiedenen Gesellschaftskonkurse ebensowenig wie einen Gesellschaftskonkurs, so auch einen Reedereikonkurs aufzählt.

[2]) Übereinstimmend *Schaps* § 489 Anm. 14; *Lehmann*, Handelsrecht S. 367. *Keyssner* in *Goldschmidt's* Zeitschr. Bd. 43, S. 456. Unbestimmt: *Cosack*, Handelsrecht S. 598. Für einen Reedereikonkurs ist *Joerges* in Zeitschr. f. d. g. H. Bd. 49 S 207.

Ich gebe die ehrenwörtliche Versicherung, dass ich die vorstehende Abhandlung ohne fremde Hilfe verfasst, auch andere Quellen und Hilfsmittel als die angegebenen nicht benutzt habe.

Würzburg, 17. November 1908.

P. Kohring,
Referendar.